GAZZETTA UFFICIALE

DEL REGNO D'ITALIA

ANNO 1892 — ROMA — LUNEDI 19 DICEMBRE — NUM. 295

Abbonamenti.

		Trimestre	Semestre	Anno
In ROMA all'Ufficio del giornale	L.	9	17	32
Id a domicilio e in tutto il Regno	»	10	19	36
All'ESTERO - Svizzera, Spagna, Portogallo, Francia, Austria, Germania, Inghilterra, Belgio e Russia	»	22	41	80
Turchia, Egitto, Rumania e Stati Uniti	»	32	61	120
Repubblica Argentina e Uruguay	»	45	88	175

Le associazioni decorrono dal primo d'ogni mese — Non si accorda sconto o ribasso sul loro prezzo. — Gli *abbonamenti* si ricevono dall'*Amministrazione* e dagli Uffici postali.

Inserzioni.

Il prezzo degli *annunzi giudiziarii*, da inserire nella *Gazzetta Ufficiale*, è di L. 0,25 per ogni linea di colonna o spazio di linea, e di L. 0,30 per qualunque altro avviso (Legge 30 giugno 1876, N. 3195, articolo 5). — Le pagine della *Gazzetta* destinate per le inserzioni, si considerano divise in quattro colonne verticali, e su ciascuna di esse ha luogo il computo delle linee, o degli spazi di linea.

Gli originali degli atti da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale* a termini delle leggi civili e commerciali devono essere scritti su CARTA DA BOLLO DA UNA LIRA — art. 19, N. 10, della legge sulle tasse di Bollo, 13 settembre 1874, N. 2077 (Serie seconda).

Le *inserzioni* devono essere accompagnate da un deposito preventivo in ragione di L. 15 per pagina scritta su carta da bollo, somma approssimativamente corrispondente al prezzo dell'inserzione. In mancanza del deposito *non sarà dato corso* alla pubblicazione.

Per richieste di abbonamento, di numeri arretrati, di inserzioni ecc. rivolgersi *ESCLUSIVAMENTE* all'Amministrazione della *Gazzetta Ufficiale* presso il Ministero dell'Interno (Palazzo Balcani) — Roma.

Un numero separato, di 16 pagine o meno, del giorno in cui si pubblica la Gazzetta o il Supplemento in ROMA, centesimi DIECI. Per le pagine superanti il numero di 16, in proporzione — pel REGNO, centesimi QUINDICI — Un numero separato, ma arretrato, in ROMA centesimi VENTI — pel REGNO, centesimi TRENTA — per l'ESTERO, centesimi TRENTACINQUE. Non si spediscono numeri separati, senza anticipato pagamento.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE

PARTE NON UFFICIALE

PARTE UFFICIALE

ORDINE DEI Ss. MAURIZIO E LAZZARO

S. M. *si compiacque nominare nell'ordine de' Santi Maurizio e Lazzaro:*

Di Suo moto-proprio

Con decreti dell'11, 24, 27 novembre, 4 e 8 dicembre 1892:

A gran cordone:

Podestà barone Andrea, senatore del Regno, sindaco di Genova.

A grand' uffiziale:

Reggio mons. Tomaso, arcivescovo di Genova.

A commendatore:

Falcone avv. Giacomo, assessore municipale di Genova.
Belgrano prof. Luigi Tommaso.
D'Andrade Alfredo.
Barrili prof. Anton Giulio.
Crespi Agostino.
Ruggiero Francesco.
Cobianchi Filippo Antonio, capitano di vascello.
Beccaria Incisa (dei marchesi) nob. Emanuele, consigliere di Legazione a Berlino.
Peyron comm. ing. Amedeo.
Pozzi comm. Maurizio.
Rosano avv. Pietro, sotto segretario di Stato per l'Interno.
Ronchetti avv. Scipione, id. per l'Istruzione Pubblica.
Papa avv. Ulisse, id. per le Poste e i Telegrafi.
Lanzara Giuseppe, id. per le Finanze.
Fagiuoli avv. Achille, id. pel Tesoro.
Zeppa Augusta, deputato al parlamento.
Conti Augusto, prof. ordinario di filosofia, membro della R. Accademia della Crusca.

Ad uffiziale:

Ruzza Tommaso.
Dalla Vedova dott. Giuseppe.
Bianchi cav. avv. Emilio.
Guerra comm. Carolippo, presidente del Consiglio provinciale di Piacenza.
Lojacomo comm. Francesco, pittore, da Livorno.

A cavaliere:

Chiappori avv Ernesto, deputato provinciale di Genova.
Croce Giuseppe, consigliere municipale di Genova.
Oberti prof. Giuseppe.
Pallavicini march. Domenico, consigliere municipale di Genova.
De Leone Ladislao, secondo comandante del Porto di Genova.
Carfora Vincenzo, tenente di vascello.
Noghera nob. Giuseppe ispettore provinciale delle ferrovie (Genova).
Berti cav. Emanuele, segretario di Legazione a Berlino.
Barberis cav. Emilio, già capo della Direzione del dazio municipale di Torino.
Bracchini dott. Ettore, direttore dell'Ospedale civile di Livorno.
Pollini Cesare, direttore dell'Istituto musicale di Padova.
Russo Gaetano, scultore.
Chiaro avv. cav. Carlo, sotto prefetto di Pinerolo.
Prasca cav. Emilio, capitano di corvetta.
Audifredi cav. Adriano, assessore anziano del municipio di Giaveno.

Sulla proposta del Ministro della Marina:

Con decreto del 17 ottobre 1892:

A cavaliere:

Zicavo cav. Giovanni, capitano di porto di 3ª classe, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro degli Affari Esteri:

Con decreti dell'8 e 19 novembre 1892:

A grand'uffiziale:

Borea d'Olmo march. Gio. Battista, direttore capo di divisione di 1ª classe nel Ministero degli affari esteri, collocato a riposo.

Bentivoglio Middleton conte Enrico, incaricato d'affari del Principato di Monaco in Roma.

A cavaliere:

Serristori conte Umberto, già segretario di Legazione.

Bonin-Longare conte Lelio, id.

Sulla proposta del Ministro delle Finanze:

Con decreti del 6, 13, 15, 19 e 21 novembre 1892:

A commendatore:

Verona comm. Giuseppe, intendente di finanza di 1ª classe, collocato a riposo.

Borgomanero comm. dott. Francesco, id. id.

A cavaliere:

De Melis cav. avv. Eugenio, segretario amministrativo di 1ª classe nel Ministero delle finanze, collocato a riposo.

Richelmi cav. Alessandro, ingegnere capo di 1ª classe nel personale tecnico di finanza, collocato a riposo per motivi di salute.

Lisi cav. Odoardo, ispettore di 1ª classe nell'Amministrazione delle imposte dirette, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro della Guerra:

Con decreti del 6, 15, 19, 21, 24 novembre e 1° dicembre 1892:

A cavaliere:

Guarnieri cav. Luigi, capitano di fanteria in posizione ausiliaria, collocato a riposo.

Mazzini Pietro, capitano di fanteria, collocato a riposo.

Perales cav. Germano, maggiore di fanteria in posizione ausiliaria, id.

Carcani cav. Giuseppe, capitano id. id.

Atzara cav. Giacomo, maggiore de' RR. carabinieri id. id.

Cravori cav. Ignazio, id. id. id.

Rebaudo cav. Felice, id. di fanteria id. id.

Medici cav. Edoardo, id. id. id. id.

Neri cav. Cesare, id. id. id. id.

Montemerlo cav. Marco, tenente colonnello id., collocato a riposo.

De Pauliny cav. Edoardo, maggiore de' RR. carabinieri in posizione ausiliaria, id.

Tarra cav. Luigi, id. di cavalleria id. id.

Isnaldi cav. Antonio, ragioniere capo di artiglieria di 2ª classe, collocato a riposo.

ORDINE DELLA CORONA D'ITALIA

S. M. *si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia:*

Di Suo moto-proprio

Con decreti dell'11, 24 novembre, 1° e 4 dicembre 1892:

A gran cordone:

Municchi avv. Carlo, prefetto di Genova.

A grand'uffiziale:

Doria march. Giacomo, senatore del Regno.

Gavotti march. Girolamo.

A commendatore:

Volpe cav. Raffaele, capitano di vascello, addetto navale italiano a Berlino.

Zuccari cav. Luigi, colonnello di stato maggiore, addetto militare italiano a Berlino.

Del Carretto Balestrino marchese Vittorio.

Elia dott. Giuseppe.

Cambiaso Gian Maria.

Imperiale marchese Cesare dei principi di Sant'Angelo.

Issel prof. Arturo.

Canepa Giovanni Battista.

Nardi Dei prof. Angelo, sindaco di Pisa.

Velasco cav. ing. Carlo, già capo dell'ufficio tecnico municipale di Torino.

Crispo cav. Antonino, consigliere comunale di Monteleone.

Novelli cav. Ermete, artista drammatico.

Ad uffiziale:

Pejrano cav. Andrea.

Pratolongo Raffaele.

Rossi avv. Vincenzo.

Cavori avv. Maurizio.

Pastore Giuseppe.

Bertolini prof. Alessandro.

Cavagnaro avv. Carlo.

Zocchi cav. Cesare.

A cavaliere:

De Martino Giacomo, addetto alla R. Ambasciata d'Italia a Berlino.

Cicero Carlo, archivista id. id. id.

Niccolini dott. Ferruccio.

Ansaldo avv. Pietro.

Bruzzone Luigi.

Bosco ing. Luigi.

Spinola march. Ugo.

Cervetto Luigi Augusto.

Pratolongo Camillo.

Rovelli ing. Luigi.

Sibilla avv. Lorenzo.

Cybeo Luigi.

Peragallo Girolamo.

Pozzo avv. Francesco.

Bisagno ing. Carlo.

Pezzale dott. Cesare.

Canevello dott. Edoardo.

Danielli Enrico.

Roscassi Angelo.

Amedeo Carlo.

Fasella Ettore, tenente di vascello.

Botti Andrea, ufficiale di Porto a Genova.

Rivaira Alessandro, sindaco di Collegno.

Bontempelli Alessandro, vice presidente della Banca Popolare di Bergamo.

Rainaldi ing. Filippo.

Cusani Confalonieri march. avv. Luigi Girolamo, vice console.

Mineo ing. Nicolò, segretario della Divisione arti liberali alla Esposizione Nazionale di Palermo.

Rotigliano ing. Salvatore, id. industrie estrattive id.

Alliata Edoardo, duca di Salaparuta, id. enologica id.

Piazzoli ing. Emilio, id. elettricità id.

Biondi ing. Lodovico, membro dell'ufficio tecnico di costruzioni id.

Raimondi ing. Alfredo, id. id. id.

Fileti ing. Michele, segretario della Divisione industrie meccaniche id.

De Simone ing. Giuseppe, id. id. id.

Zanca ing. Antonio, id. id. id.

Sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici:

Con decreto del 3 ottobre 1892:

A cavaliere:

Quaini dott. Gioele, presidente del consorzio agrario, deputato provinciale di Cremona.

Sulla proposta del Ministro della Guerra.

Con decreto del 9 ottobre 1892:

Ad uffiziale:

Tassani avv. cav. Alfredo, membro della Direzione provinciale del tiro a segno di Como.

A cavaliere:

Bonamini Decio, tenente colonnello di fanteria nella milizia territoriale, presidente della Società di tiro a segno di Pesaro.

Casartelli ing. Giuseppe, membro della Presidenza della Società id. di Como.
Conti Roberto, id. id. id. id. Milano.

Sulla proposta del Ministro della Marina:
Con decreto del 17 ottobre 1892:
A cavaliere:
Petrignani Vincenzo, archivista di 1ª classe nel Ministero della marina, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro delle Finanze:
Con decreto del 2 novembre 1892:
A cavaliere:
Oppezzi Alberto, ufficiale di 1ª classe nelle Dogane, collocato a riposo a sua domanda.

Sulla proposta del Ministro delle Poste e dei Telegrafi:
Con decreto del 9 novembre 1892:
A cavaliere:
Zacco Tommaso, capo ufficio di 1ª classe nell'Amministrazione provinciale dei telegrafi, collocato a riposo.

Sulla proposta del Ministro di Grazia e Giustizia e dei Culti:
Con decreto del 15 novembre 1892:
Ad uffiziale:
Fantoni cav. Angelo, consigliere della Corte d'appello collocato a riposo a sua domanda.
Majola cav. Ignazio, id. id. id.

Sulla proposta del Ministro dell'Interno:
Con decreto del 15 novembre 1892:
A grand'uffiziale:
Napodano comm. prof. avv. Luigi, già deputato al Parlamento.

Sulla proposta del Ministro della Marina:
Con decreti del 15 novembre 1892:
A cavaliere:
Rossi Giovanni, capo tecnico principale di 3ª classe, collocato a riposo con decreto 25 ottobre 1892.

Sulla proposta del Ministro di Agricoltura, Industria e Commercio:
Con decreti del 24 novembre 1892:
A commendatore:
Ardizzone cav. Gerolamo, direttore del *Giornale di Sicilia*, Promotore dell'Esposizione di Palermo.
Ad uffiziale:
Cappa cav. ing. Guglielmo, vice presidente della Divisione industrie meccaniche all'Esposizione di Palermo.
Maraffa cav. Saverio, presidente della Divisione ragioneria id. id.
Onufrio cav. Andrea, id. id. arte contemporanea id. id.
Marvuglia cav. prof. Domenico, componente la commissione tecnica id. id.
Occhipinti cav. Antonino, id. per gli alloggi id. id.
Ragusa cav. prof. Vincenzo, segretario della Divisione scuole professionali id. id.
Pitrè cav. dott. Giuseppe, presidente id. mostra etnografica id. id.
A cavaliere:
Oddo prof. Giuseppe, segretario della Divisione industrie chimiche all'Esposizione di Milano.
Garofalo Marcello, id. id. ceramica e vetraria id. id.
Conigliano Giuseppe, id. id. id. id. id
Mirto Ignazio, presidente id. arti grafiche id.
La Mattina Giovanni, id. id. mobili ed arredi id.
Verdesi Bartolomeo, segretario id. id. id.
Della Noce Eugenio, id. id. id. id.
Fecarotta Francesco, presidente id. oreficeria id.
Fadale Carmelo, id. id. musica id.
San Filippo Ignazio, segretario id. id. id.
De Martino avv. Gerolamo, presidente id. stenografia id.
Savona ing Luigi, segretario id. industrie agricole id.
Celestre Giovanni, vice presidente id. id. tessili id,
Cassisi Giovanni, segretario id. id. id. id.
Dardanoni Valentino, id. id. id. id. id.
De Lisa prof. Giuseppe, id. id. enologica id.
Consiglio ing. Michele, componente la Commissione tecnica id.
Perdichizzi Antonino, segretario della Divisione arte contemporanea id.
Spina avv. Riccardo, id. della Commissione per gli alloggi id.
Albanese Carlo, id. della Divisione presidenza e beneficenza id.
Falcone avv. Giuseppe, id. id. id. id. id.
Caccia avv. Luca, id. id. id. id. id.

LEGGI E DECRETI

Il Numero 710 della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato;

Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. I.

Il Governo del Re è autorizzato a dar piena ed intera esecuzione alla convenzione internazionale pel trasporto delle merci in strada ferrata, ai due regolamenti ed al protocollo definitivo, firmati, a Berna, il 14 ottobre 1890, tra l'Italia, la Germania, l'Austria-Ungheria, la Francia, il Belgio, i Paesi Bassi, la Russia, la Svizzera, il Granducato di Lussemburgo e il principato di Liechtenstein.

Saranno ammesse a partecipare alla convenzione internazionale, a termini dell'articolo 58, anche le altre linee non comprese nell'elenco firmato a Berna il 14 ottobre 1890, qualora le Società che le esercitano dichiarino di assoggettarsi a tutte le norme e prescrizioni della convenzione stessa.

La spesa attualmente prevista dall'articolo 1 del regolamento relativo alla istituzione d'un ufficio centrale, sarà inscritta nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici e verrà rimborsata dalle Società esercenti le linee partecipanti alla convenzione internazionale.

Art. II.

Il Governo del Re è autorizzato a rendere obbligatorie, mediante decreto reale, le modificazioni alle disposizioni regolamentari per la esecuzione della Convenzione internazionale che potranno essere concordate fra gli Stati contraenti.

Art. III.

Il Governo del Re è pure autorizzato a conformare, con decreto reale, sentito il Consiglio di Stato, alle disposizioni sancite dalla convenzione internazionale e dagli atti ad essa annessi, le condizioni e norme attualmente vigenti per i trasporti delle merci a mezzo delle strade ferrate nell'interno del Regno.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 15 dicembre 1892.

UMBERTO.

BRIN.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONACCI

CONVENTION INTERNATIONALE
sur le transport de marchandises par chemins de fer

Sa Majesté le Roi d'Italie; Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse, au nom de l'empire allemand; Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc, etc, et Roi apostolique de Hongrie, agissant aussi au nom de Son Altesse le Prince de Liectenstein, Sa Majesté le Roi des Belges; le Président de la République française; Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc., Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies et le Conseil fédéral de la Confédération suisse.

Ont résolu

de conclure une convention pour le transport international de marchandises par chemins de fer, basée sur le projet qu'ils ont fait élaborer d'un commun accord et qui se trouve contenu dans le protocole de Berne du 17 juillet 1886, et ils ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:

Sa Majesté le Roi d'Italie:

Le sieur Auguste des barons Petroleri, grand officier de ses ordres des St-Maurice et Lazare et de la Couronne d'Italie, Son Envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Allemagne, Roi de Prusse:

Le sieur Otto von Bulow, Conseiller intime actuel et chambellan de Sa Majesté, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse.

Sa Majesté l'Empereur d'Autriche, Roi de Bohême, etc. etc. et Roi Apostolique de Hongrie:

Le sieur baron Alois von Sejiler, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse:

Sa Majesté le Roi des belges:

Le sieur Joseph Jooris, commandeur de l'Ordre de Léopold, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire, près la Confédération suisse.

Le Président de la République française:

Le sieur comte de Diesbach, chargé d'affaires de la République française, près la Confédération suisse, et

Le sieur George, Sénateur, Conseiller-maître à la Cour des comptes, membre du Comité consultatif des chemins de fer.

Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Prince d'Orange-Nassau, Grand-Duc de Luxembourg, etc. etc.:

Pour les Pays-Bas:

Le sieur T. M. C. Asser, chevalier de l'ordre du Lion néerlandais, commandeur de l'ordre de la Couronne de chêne, etc, Conseiller au Ministère des affaires étrangères, professeur de droit à l'Université d'Amsterdam, et

Le sieur Jonkheer J. C. M. van Riemsdyk, chef des affaires générales de la Société pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat.

Pour le Luxembourg:

Le sieur Guillaume Leibfried, docteur en droit, avocat au barreau de Luxembourg.

La Majesté l'Empereur de toutes les Russies:

Le sieur André de Hamburger, son secrétaire d'Etat et envoyé extraordinaire et Ministre plénipotentiaire près la Confédération suisse, et

Le sieur Isnard, ingénieur, Conseiller de Cour, chef de division au Ministère des chemins de fer.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse:

Le sieur Emile Welti, chef du Département des postes et chemins de fer, et

Le sieur Gottfried Farner, inspecteur administratif des chemis de fer suisses.

Les quels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants:

Art. 1.

La présente convention internationale s'applique à tous les transports de marchandises qui sont exécutés, sur la base d'une lettre de voiture directe, du territoire d'un autre Etat contractant, par les lignes de chemin de fer qui sont indiquées dans la liste ci-annexée sous réserve des modifications qui seront introduites dans cette liste conformément aux dispositions de l'article 58.

Les dispositions réglementaires prises d'un commun accord entre les Etats contractants pour l'exécution de la présente convention auront la même valeur que la convention elle-même.

Art. 2.

Les dispositions de la présente convention ne son pas applicables au transport des objets suivant:

1. Les objets dont le monopole est réservé à l'administration des postes, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir.
2. Les objets qui, par leur dimension, leur poids ou leur conditionnement ne se prêteraient pas au transport, à raison du matériel et des aménagements, même d'un seul des chemins de fer dont le concours est nécessaire pour l'exécution du transport.
3. Les objets dont le transport serait interdit, par mesure d'ordre public, sur le territoire de l'un des Etas à traverser.

Art. 3.

Les dispositions réglementaires désigneront les objets qui, à raison de leur grande valeur, de leur nature ou des dangers qu'ils présenteraient pour la régularité et la sécurité de l'exploitation, seront exclus du transport international réglé par la présente convention, ou ne seront admis à ce transport que sous certaine conditions.

Art. 4.

En ce qui concerne les transports internationaux, seront valables les conditions des tarifs communs des associations ou unions de chemins de fer, de même que celle des tarifs particuliers de chaque chemin de fer, en tant qu'elles ne seront pas contraires à la convention; sinon elles seront considérées comme nulles et non avenues.

Art. 5.

Tout chemin de fer désigné, comme il est dit à l'article 1er, est tenu d'effectuer, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention, tout envoi de marcandises constituant un transport international, pourvu:

1° que l'expéditeur se conforme aux prescriptions de la convention;

2° que le transport soit possible, eu égard aux moyens ordinaires de transport;

3° que des circonstances de force majeure ne s'opposent pas au transport.

Les chemins de fer ne sont tenus d'accepter les expéditions qu'autant que le transport pourra en être effectué immédiatement. Les dispositions particulières en vigueur pour la gare d'expédition détermineront ci cette gare sera tenue de prendre provisoirement en dépôt les marchandises dont le transport ne pourrait pas s'effectuer immédiatement.

Les expéditions s'effectueront dans l'ordre de leur acceptation au transport, à moins que le chemin de fer ne puisse faire valoir un motif suffisant, fondé sur les nécessités du service de l'exploitation ou sur l'intérêt public.

Toute contravention aux dispositions de cet article pourra donner lieu à une action en réparation du préjudice causé.

Art. 6.

Toute expédition internationale (art. 1) doit être accompagnée d'une lettre de voiture, qui contiendra les mentions suivantes:

a. Le lieu et la date où la lettre de voiture a été créée.

b La désignation de la gare d'expédition et de l'administration expéditrice

c. La désignation de la gare de destination, le nom et le domicile du destinataire.

d. La désignation de la nature de la marchandise, l'indication du poids ou un renseignement remplaçant cette indication conformément aux dispositions spéciales du chemin de fer expéditeur; en outre, pour les marchandises par colis, le nombre, la description de l'emballage, les marques et numéros des colis.

e. La demande faite per l'expéditeur de l'application des tarifs spéciaux aux conditions autorisées aux articles 14 et 35.

f. La déclaration, s'il y a lieu, de la somme représentant l'intérêt à la livraison (articles 38 et 40).

g. La mention si l'expédition doit être faite en grande ou en petite vitesse.

h. L'énumération détaillee des papiers requis par les douanes, octrois et autorités de police, et qui doivent accompagner la marchandise.

i. La mention de l'expédition en port payé s'il y a lieu, soit que l'expéditeur ait soldé le montant réel des frais de transport, soit qu'il ait fait un dépôt destiné à couvrir ces frais de transport (art 12, alinéa 3).

k. Le remboursement grevant la marchandise et les débours qui auraient été acceptés par le chemin de fer (art. 13).

l. La mention de la voie à suivre avec indication des stations où doivent être faites les opérations de douane.

A défaut de cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le chemin de fer n'est responsable des conséquences résultant de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une autre voie, que sous les conditions suivantes:

1° les opérations de douane auront toujours lieu aux stations désignées par l'expéditeur;

2° il ne sera pas réclamé une taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi par l'expéditeur;

3° la marchandise sera livrée dans un délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire indiqué dans la lettre de voiture.

m. Le nom ou la raison commerciale de l'expéditeur, constaté par sa signature, ainsi que l'indication de son adresse. La signature pourra être imprimée ou remplacée par le timbre de l'expéditeur, si les lois ou règlements du lieu de l'expédition le permettent.

Les prescriptions de détail concernant la rédaction et le contenu de la lettre de voiture, et notamment le formulaire à appliquer, sont renvoyées aux dispositions pour l'exécution de la convention.

Il est interdit d'insérer dans la lettre de voiture d'autres déclarations, de remplacer cette lettre par d'autres pièces ou d'y ajouter d'autres documents que ceux autorisés par la présente convention.

Toutefois, lorsque les lois et règlements du lieu de l'expédition l'ordonneront, le chemin de fer pourra exiger de l'expéditeur, outre la lettre de voiture, une pièce destinée à rester entre les mains de l'administration, pour lui servir de preuve du contrat de transport.

L'administration du chemin de fer pourra également créer, pour les besoins de son service intérieur, une souche destinée à rester à la gare expéditrice et portant le même numéro que la lettre de voiture et le duplicata.

Art. 7.

L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations contenues dans la lettre de voiture; il supporte toutes les conséquences résultant de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes.

Le chemin de fer a toujours le droit de vérifier si le contenu des colis répond aux énonciations de la lettre de voiture. La vérification sera faite conformément aux lois et règlements du territoire où elle aura lieu. L'ayant-droit sera dûment appelé à assister à cette vérification, sauf le cas où elle sera faite en vertu des mesures de police que chaque Gouvernement a le droit de prendre dans l'intérêt de la sécurité et de l'ordre public.

Les lois et règlements de chaque Etat règleront également ce qui concerne le droit et l'obligation de constater et de contrôler le poids de la marchandise ou le nombre des colis.

Les dispositions règlementaires fixeront la surtaxe qui, en cas de fausse déclaration du contenu, ainsi qu'en cas de surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur et dont il n'aura pas demandé le pesage, devra être payée aux chemins de fer ayant pris part au transport, sans préjudice, s'il y a lieu, du paiement complémentaire de la différence des frais de transport et de toute indemnité pour le dommage qui en résulterait, ainsi que de la peine encourue en vertu des dispositions pénales ou des règlements de police.

Art. 8.

Le contrat de transport est conclu dès que la gare expéditrice a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture. La gare expéditrice constate l'acceptation en apposant sur la lettre de voiture son timbre portant la date de l'acceptation.

L'apposition du timbre doit avoir lieu immédiatement après la livraison complète de la marchandise désignée dans une même lettre de voiture. L'expéditeur peut demander que la dite apposition soit faite en sa présence.

Après l'apposition du timbre, la lettre de voiture fait preuve du contrat de transport.

Toutefois, en ce qui concerne les marchandises qui, conformément aux prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, sont chargées par l'expéditeur, les énonciations de la lettre de voiture relatives soit au poids, soit au nombre des colis ne ferent preuve contre le chemin de fer qu'autant que la vérification de ce poids et du nombre des colis aura été faite par le chemin de fer et constatée sur la lettre de voiture.

Le chemin de fer est tenu de certifier la réception de la marchandise et la date de la remise au transport, sur un duplicata de la lettre de voiture qui devra lui être présenté par l'expéditeur en même temps que la lettre de voiture.

Ce duplicata n'a la valeur ni de la lettre de voiture accompagnant l'envoi ni d'un connaissement.

Art. 9.

Lorsque la nature de la marchandise nécessite un emballege pour la préserver de pertes et avaries en cours de transport, le soin en incombe à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'a pas rempli ce devoir, le chemin de fer, à moins qu'il ne refuse la marchandise, sera en droit de demander que l'expéditeur reconnaisse, sous une mention spéciale dans la lettre de voiture, soit le manque absolu d'emballage, soit son conditionnement défectueux, et qu'en outre il remette à la gare expéditrice une déclaration spéciale conforme au modèle qui sera determiné dans les dispositions réglementaires

L'expéditeur est responsable des conséquences des défauts ainsi constatés, de même que des vices non apparents de l'emballage. Tous les dommages résultant de ces défectuosités d'emballage sont à la charge de l'expéditeur, qui, le cas échéant, devra indemniser le chemin de fer. S'il n'y a pas eu de déclaration, l'expéditeur ne sera responsable des défauts apparents de l'emballage que lorsqu'il sera coupable de dol.

Art. 10.

L'expéditeur est tenu de joindre à la lettre de voiture les papiers qui avant la remise de la marchandise, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, d'octroi ou de police. L'expéditeur est responsable envers le chemin de fer de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces pièces, sauf le cas de faute de la part du chemin de fer.

Le chemin de fer n'est pas tenu d'examiner si les papiers sont exactes et suffisants.

Les formalités de douane, d'octroi ou de police seront remplies en cours de route par le chemin de fer. Celui-ci sera libre, sous sa propre responsabilité, de confier ce soin à un commissionnaire ou de

s'en charger lui-même Dans l'un et l'autre cas, le chemin de fer aura les obligations d'un commissionaire.

Toutefois l'ayant-droit à la marchandise pourra, soit par lui-même, soit par un mandataire désigné dans la lettre de voiture, assister aux opérations de douane pour donner tous les renseignements nécessaires concernant la tarification de la marchandise et présenter ses observations. Cette faculté donnée à l'ayant-droit n'emporte ni le droit de prendre possession de la marchandise, ni le droit de procéder aux opérations de douane.

Le destinataire aura le droit de remplir, à l'arrivée de la marchandise dans la gare destinataire, les formalités de douane et d'octroi, à moins de stipulation contraires dans la lettre de voiture.

Art. 11.

Les prix de transport seront calculés conformément aux tarifs légalement en vigueur et dûment publiés. Tout traité particulier, qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction de prix sur ces tarifs, est formellement interdit et nul de plein droit. Toutefois sont autorisées les reductions de prix dûment publiées et également accessibles à tous aux mêmes conditions.

Il ne sera perçu, au profit des chemins de fer, en sus des taxes de transport et des frais accessoires ou spéciaux prévus par les tarifs, aucune autre somme que les dépenses faites par les chemins de fer, — tels que droits de sortie, d'entrée et de transit, frais de camionnage d'une gare à l'autre non indiqués par le tarif, frais de réparations nécessités par le conditionnement extérieur ou intérieur des marchandises pour en assurer la conservation. Ces dépenses devront être dûment constatées et seront mentionnées sur la lettre de voiture, qui sera accompagnée des pièces justificatives.

Art. 12.

Si les frais de transport n'ont pas été payés lors de la remise de la marchandise au transport, ils seront considérés comme mis à la charge du destinataire.

Le chemin de fer expéditeur peut exiger l'avance de frais de transport lorqu'il s'agit de marchandises qui, d'après son appréciation, sont sujettes à une prompte détérioration, ou qui, à cause de leur valeur minime, ne lui garantissent pas suffissamment les frais de transport.

Si, en cas de transport en port payé, le montant des frais ne peut pas être fixé exactement au moment de l'expédition, le chemin de fer pourra exiger le dépôt d'une somme repsésentant approximativement ces frais.

En cas d'application irrégulière du tarif ou d'erreurs de calcul dans la fixation de frais de transport et des frais accessoires, la différence en plus ou en moins devra être remboursée. Toute réclamation pour erreur n'est recevable que si elle est faite dans le délai d'un an à partir du jour du paiement. Les dispositions contenues dans l'art. 45, alinéa 3, sont applicables aux réclamations mentionnées dans le présent article, tant contre le chemin de fer qu'en sa faveur. Les dispositions de l'alinéa 1 de l'art. 44 ne s'appliquent pas dans ce cas.

Art. 13.

L'expéditeur pourra grever la marchandise d'un remboursement jusqu'à concurrence de sa valeur. Toutefois, ce remboursement ne pourre excéder le maximum fixé par les dispositions réglementaires qu'autant que tous les chemins de fer qui participent au transport y consentiront. Les marchandises dont le prix de transport peut être réclamé d'avance (art. 12, alinéa 2), ne pourront pas être grevées d'un remboursement.

L'envoi contre remboursement donnera lieu à la perception d'une taxe à détermner par les tarifs.

Le chemin de fer ne sera tenu du payer le remboursement à l'expéditeur que du moment où le montant en aura été soldé par le destinataire. Le chemin de fer n'est pas tenu de payer d'avance des débours faits avant la consignations de la marchandise.

Si la marchandise a été délivrée au destinataire sans encaissement préalable du remboursement, le chemin de fer sera responsable du dommage et sera tenu de payer immédiatement à l'expéditeur le montant de ce dommage jusqu'à concurrence du montant de remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Art. 14.

Les dispositions réglementaires établiront des prescriptions générales concernant les délais maxima de livraison, le calcul, le point de départ, l'interruption et l'expiration des délais de livraison.

Lorsque d'après les lois et règlements d'un pays il peut être créé des tarifs spéciaux à prix réduits et à délais allongés, les administrations des chemins de fer de ce pays pourront aussi appliquer ces tarifs à délais allongés dans le trafic international.

Les délais de livraison sont d'ailleurs fixés par les dispositions des tarifs applicables dans chaque cas spécial.

Art. 15.

L'expéditeur a seul le droit de disposer de la marchandise, soit en la retirant à la gare de départ, soit en l'arrêtant en cours de route, soit en la faisant délivrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que celle du destinataire indiqué sur la lettre de voiture.

Toutefois l'expéditeur ne peut exercer ce droit qu'autant qu'il produit le duplicata de la lettre de voiture. Le chemin de fer qui se sera conformé aux ordres de l'expéditeur sans exiger la représentation de ce duplicata, sera responsable du préjudice causé par ce fait vis-à-vis du destinataire, auquel ce duplicata aura été remis par l'expéditeur.

Le chemin de fer n'est tenu d'exécuter ces ordres de l'expéditeur que lorsqu'ils sont transmis par l'intermédiaire de la gare d'expédition.

Le droit de l'expéditeur, même muni du duplicata, cesse, lorsque la marchandise étant arrivée à destination, la lettre de voiture a été remise au destinataire, ou que celui-ci a intenté l'action mentionnée a l'article 16, en assignant le chemin de fer. A partir de ce moment, le droit de disposer passe au destinataire, aux ordres duquel le chemin de fer doit se conformer, sous peine d'être responsable envers lui de la marchandise.

Le chemin de fer ne peut se refuser à l'exécution des ordres dont il est fait mention à l'alinéa 1, ni apporter des retards ou des changements à ces ordres, qu'autant qu'il en résulterait un trouble dans le service régulier de l'exploitation.

Les ordres mentionnés à l'alinéa 1 doivent être donnés au moyen d'une déclaration écrite, signée par l'expéditeur conformément au formulaire prescrit par les dispositions réglementaires. Ladite déclaration doit être répétée sur le duplicata de la lettre de voiture, lequel sera présenté en même temps au chemin de fer et rendu par ce dernier à l'expéditeur.

Toute disposition de l'expéditeur donnée sous une autre forme sera nulle et non avenue.

Le chemin de fer aura droit an rembousement des frais résultant de l'exécution des ordres mentionnés à l'alinéa 1, à moins que l'ordre a'ait eu pour cause la faute du chemin de fer.

Art. 16.

Le chemin de fer est tenu de délivrer, au lieu de destination, la lettre de voiture et la marchandise au destinataire, contre quittance et remboursement du montant des créances résultant de la lettre de voiture

Après l'arrivée de la merchandise au lieu de destination, le destinataire est autorisé, soit qu'il agisse dans son propre intérêt, soit dans l'intérêt d'autrui, à faire valoir en son propre nom, vis-à-vis du chemin de fer, les droits résultant du contrat de transport pour l'exécution des obligations que ce contrat lui impose. Il pourra, notamment, demander au chemin de fer la remise de la lettre de voitnre et la délivrance de la marchandise. Ce droit s'éteint quand l'expéditeur, muni du duplicata, a donné au chemin de fer, en vertu de l'art. 15, un ordre contraire.

La station destinataire désignée par l'expéditeur est considérée comme lieu de livraison.

Art. 17.

La réception de la marchandise et de la lettre de voiture oblige

le destinataire à payer au chemin de fer le montant des créances résultant de la lettre de voiture.

Art. 18.

Si le transport est empêché ou interrompu par force majeure ou par un cas fortuit quelconque et que la marchandise ne puisse pas être transportée par une autre route, le chemin de fer demandera de nouvelles instructions à l'expéditeur.

L'expéditeur pourra résilier le contrat, à charge par lui de payer au chemin de fer le montant des frais préparatoires au transport, ceux de déchargement et ceux de transport, proportionnellement à la distance déjà parcourue, à moins que le chemin de fer ne soit en faute.

Lorsqu'en cas d'interruption le transport peut être effectué par une autre route, le chemin de fer aura le droit de décider, s'il est de l'intérêt de l'expéditeur, soit de faire continuer la marchandise per cette route, soit de l'arrêter en demandant des instructions à l'expéditeur.

Si l'expéditeur n'est pas en possession du duplicata de la lettre de voiture, les instructions qu'il donnera, dans les cas prévus par le présent article, ne pourront pas modifier la désignation du destinataire ni le lieu de destination.

Art. 19.

La livraison des marchandises ainsi que l'obligation éventuelle du chemin de fer de remettre la marchandises au domicile d'un destinataire non domicilié à la station de destination sont réglées conformément aux lois et règlements en vigueur et applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 20.

Le chemin de fer dernier transporteur est tenu d'opérer, lors de la livraison, le recouvrement de la totalité des créances résultant de la lettre de voiture, notamment des frais de transport, des frais accessoires, de ceux de douane et autres débours nécessités par l'exécution du transport, des remboursements et autres sommes qui pourraient grever la marchandise. Il opère ces recouvrements tant pour son compte que pour celui des chemins de fer précédents ou des autres intéressés.

Art. 21.

Le chemin de fer a sur la marchandise les droits d'un créancier gagiste pour la totalité des créances indiquées dans l'article 20. Ce droits subsistent aussi longtemps que la marchandise se trouve entre les mains du chemin de fer ou d'un tiers qui la détient pour lui.

Art. 22.

Les effets du droit de gage seront réglés d'après les lois du pays où s'effectue la livraison.

Art. 23.

Chaque chemin de fer est tenu après encaissement, soit au départ, soit à l'arrivée, des frais de transport et autres créances résultant du contrat de transport, de payer aux chemins de fer intéressés la part leur revenant sur ces frais et créances

Le chemin de fer dernier transporteur est responsable du paiement de la lettre de voiture, s'il délivre la marchandise sans recouvrer le montant dû par le destinataire, sous réserve des droits du chemin de fer contre le destinataire.

Le remise de la marchandise par un transporteur au transporteur subséquent donne le droit au primier de débiter de suite en compte courant le transporteur subséquent du montant des frais et créances dont était grevée la lettre de voiture au moment de la remise de la marchandise, sous réserve du compte définitif à établir conformément à l'alinéa 1 du présent article.

Les créances d'un chemin de fer contre un autre, qui résultent d'un transport international, sont insaisissables, lorsque le chemin de fer débiteur a son siège dans un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer créancier. Il n'y a d'exception que dans le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer créancier.

Le matériel roulant des chemins de fer, ainsi que les objets mobiliers généralement quelconques contenus dans ce matériel et qui appartiennent au chemin de fer, ne peuvent également faire l'objet d'aucune saisie sur un territoire autre que celui dont dépend le chemin de fer propriétaire, sauf le cas où la saisie est faite à raison d'un jugement rendu par l'autorité judiciaire de l'Etat auquel appartient le chemin de fer propriétaire.

Art. 24.

Lorsqu'il se présente ces empêchements à la livraison de la marchandise, la station chargée de la livraison doit en prévenir sans retard l'expéditeur par l'entremise de la gare d'expédition. Elle ne doit en aucun cas retourner la marchandise sans le consentement exprès de l'expéditeur.

Du reste, et sauf les dispositions de l'article suivant, le mode de procéder, dans le cas d'empêchement, à la livraison est déterminé par les lois et règlements en vigueur, applicables au chemin de fer chargé de la livraison.

Art. 25.

Dans tous les cas de perte totale ou partielle et d'avarie, les administrations de chemin de fer sont tenues de faire immédiatement des recherches, d'en constater le résultat par écrit, et de le communiquer aux intéressés sur leur demande, et, en tous cas, à la gare d'expédition.

Si le chemin de fer découvre ou suppose une perte partielle ou une avarie de la marchandise, ou si l'ayant-droit en allègue l'existence il sera immédiatement dressé un procès-verbal par le chemin de fer pour constater l'état de la marchandise, le montant du dommage, et, autant que possible, la cause de la perte partielle et de l'avarie, et l'époque à laquelle elles remontent. En cas de perte totale de la marchandise, il sera également dressé un procès-verbal.

La vérification devra être faite conformément aux lois et règlements du pays où elle a lieu.

En outre tout intéressé sera en droit de demander la constatation judiciaire de l'état de la marchandise.

Art. 26.

Les actions contre les chemins de fer qui naissent du contrat de transport international n'appartiennent qu'à celui qui a le droit de disposer de la marchandise.

Si le duplicata n'est pas représenté par l'expéditeur, celui-ci ne pourra intenter l'action que si le destinataire l'a autorisé à le faire.

Art. 27.

Le chemin de fer qui a accepté au transport la marchandise avec la lettre de voiture, est responsable de l'exécution du transport sur le parcours total jusqu'à la livraison.

Chaque chemin de fer subséquent, par le fait même de la remise de la marchandise avec la lettre de voiture primitive, participe au contrat de transport, conformément à la lettre de voiture et accepte l'obligation d'exécuter le transport en vertu de cette lettre.

L'action fondée sur le contrat de transport international ne pourra, souf le recours des chemins de fer entre eux, être intentée que contre la première administration ou celle qui aura reçu en dernier lieu la marchandise avec la lettre de voiture, ou contre l'administration sur le réseau de laquelle le dommage aura été occasionné. Le demandeur aura le choix entre les susdites administrations.

L'action ne sera intentée que devant un tribunal siégeant dans l'Etat où l'administration actionnée aura son domicile, et qui sera compétent d'après les lois de cet Etat.

Une fois l'action intentée, le droit d'option entre ler chemins de fer mentionnés à l'alinéa 3 est éteint.

Art. 28.

Les réclamations fondées sur le contrat de transport international pourront être formées contre une autre administration que celles désignées dans l'article 27, alinéa 3, lorsqu'elles se présentent sous la forme de demandes reconventionnelles ou d'exceptions et que la demande principale soit fondée sur le même contrat de transport.

Art. 29.

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution du transport dont il s'est chargé.

Art. 30.

Le chemin de fer est responsable, sauf les dispositions contenus dans les articles ci-après, du dommage résultant de la perte (totale ou partielle) ou de l'avarie de la marchandise, à partir de l'acceptation au transport, jusqu'à la livraison. Il sera déchargé de cette responsabilité s'il prouve que le dommage a eu pour cause une faute de l'ayant-droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du chemin de fer, un vice propre de la marchandise (détérioration intérieure, déchét, coulage ordinaire, etc.), ou un cas de force majeure.

Au cas où la lettre de voiture désigne un lieu de destination qui n'est pas une station de chemin de fer, la responsabilité du chemin de fer, basée sur la présente convention, cesse à la dernière gare. Le transport ultérieur est régi par l'article 19.

Art. 31

Le chemin de fer n'est pas responsable:

1° De l'avarie survenue aux marchandises qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou de conventions passées avec l'expéditeur, sont transportées en wagons découverts,

en tant que l'avarie sera résultée du danger ihnérent à ce mode de transport.

2° De l'avarie survenue aux marchandises qui, suivant la déclaration de l'expéditeur dans la lettre de voiture (article 9), sont remises en vrac ou avec un emballage défectueux, quoique, par leur nature et pour être à l'abri des pertes et avaries, elles exigent un emballage,

en tant que l'avarie sera résultée du manque ou de l'état défectueux de l'emballage.

3° De l'avarie survenue aux marchandises, qui, en vertu des prescriptions des tarifs ou des conventions spéciales passées avec l'expéditeur, en tant que de telles conventions sont autorisées sur le territoire de l'Etat où elles sont appliquées, ont été chargées ou déchargées par celui-ci ou par le destinataire,

en tant que l'avarie sera résultée du danger inhérent à l'opération du chargement et du déchargement ou d'un chargement défectueux.

4° De l'avarie survenue aux marchandises qui, pour des causes inhérentes à leur nature, sont exposées au danger particulier de se perdre en tout ou en partie ou d'être avariées, notamment à la suite de bris, rouille, détérioration intérieure et spontanée, coulage extraordinaire, dessication et déperdition,

en tant que l'avarie est résulteé de ce danger.

5° De l'avarie survenue aux animaux vivants,

en tant que l'avarie est resultée du danger particulier que le transport de ces animaux entraîne pour eux.

6° De l'avarie survenue aux marchandises et bestiaux dont le transport, aux termes des tarifs ou des conventions passées avec l'expéditeur, ne s'effectue que sous escorte,

en tant que l'avarie est résultée du danger que l'escorte a pour but d'écarter.

Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes susmentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant-droit n'établisse le contraire.

Art. 32.

En ce qui concerne les marchandises qui, en raison de leur nature particulière, subissent en règle générale, par le fait seul du transport, un déchet de poids, le chemin de fer ne répond des ces manquants qu'autant qu'ils dépassent la tolérance déterminée par les dispositions réglementaires.

Dans le cas où plusieurs colis sont transportés avec une seule lettre de voiture, la tolérance sera calculée séparément pour chaque colis, lorsque le poids des colis isolés est indiqué sur la lettre de voiture ou peut être constaté d'une autre manière.

Cette restriction de responsabilité ne peut pas toutefois être invoquée lorsqu'il aura été prouvé que la perte, selon les circonstances du fait, ne résulte pas de la nature de la marchandise, ou que la tolérance fixée ne peut pas s'appliquer à raison de la nature de la marchandise ou des circonstances dans lesquelles s'est produit le manquant.

En cas de perte totale de la marchandise, il ne pourra être fait aucune déduction résultant du déchet de route.

Art. 33.

Si la livraison n'a pas eu lieu dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai fixé pour la livraison (art. 14), l'ayant-droit peut, sans avoir à fournir d'autre preuve, considérer la marchandise comme perdue.

Art. 34.

Si, en vertu des articles précédents, l'indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du chemin de fer, l'indemnité sera calculée d'après le prix courant des marchandises de même nature et qualité, au lieu et à l'époque où la marchandise a été acceptée au transport. A défaut de prix courant l'indemnité sera calculée d'après la valeur ordinaire de la marchandise, évaluée sur les mêmes bases. Il sera alloué en outre les droits de douane, de transport et autres frais qui auraient pu être déboursés.

Art. 35

Les chemins de fer auront la faculté d'offrir au public des conditions spéciales (tarif spéciaux) dans lesquelles sera fixé le maximum de l'indemnité à payer en cas de perte ou d'avarie, à la condition que ces tarifs spéciaux correspondent à une réduction sur le prix de transport total calculé d'après les tarifs respectifs ordinaires de chemin de fer, et que le même maximum de l'indemnité soit applicable à tout le parcours.

Art. 36.

L'ayant-droit, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, peut, dans la quittance, faire une réserve d'après laquelle, si la marchandise est retrouvée dans les quatre mois de l'expiration du délai de livraison, il en soit avisè immédiatement par le chemin de fer.

Dans ce cas, l'ayant-droit pourra, dans le délai de 30 jours depuis le jour où il aura été avisé, exiger que la marchandise lui soit délivrée sans frais, à son choix, à la gare de départ ou à la gare de destination désignée dans la lettre de voiture et moyennant la restitution de l'indemnité qu'il a reçue.

Si la réserve dont il est question à l'alinéa 1 ci-dessus n'a pas été faite, ou si l'ayant droit n'a pas donné d'instructions dans le délai de 30 jours mentionné à l'alinéa 2 ci-dessus, ou encore si la marchandise a été retrouvée postérieurement au délai de quatre mois, le chemin de fer disposera de la marchandise retrouvée, conformément aux lois de son pays.

Art. 37.

En cas d'avarie le chemin de fer aura à payer le montant intégral de la dépréciation subie par la marchandise. Si l'expédition a eu lieu sous le régime d'un tarif spécial conformément à l'article 35, l'indemnité à allouer sera proportionnellement réduite.

Art. 38.

S'il y a une déclaration d'intérêt à la livraison, il pourra être alloué, en cas de perte totale ou partielle, en outre de l'indemnité fixée par l'article 34 et en cas d'avarie, en outre de l'indemnité fixée par l'article 37, des dommages-intérêts, qui ne pourront pas dépasser la somme fixée par la déclaration, à charge pour l'ayant-droit d'établir l'existence et le montant du dommage.

Les dispositions réglementaires fixeront le maximum de la taxe supplémentaire que l'expéditeur aura à payer en cas de déclaration de la somme représentant l'intérêt à la livraison.

Art. 39.

Le chemin de fer est responsable du dommage occasionné par l'inobservation des délais de livraison (article 14), à moins qu'il ne prouve que le retard provient d'une circonstance indépendante de sa volonté et de son fait.

Art. 40.

En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard:

$^1/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^3/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport.

$^4/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^5/_{10}$ du prix de transport pour tout retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

Si la dite preuve est fournie, il pourra étre alloué, à titre de dommages-intérêts, une somme qui ne devra pas toutefois dépasser le prix du transport.

S'il y a eu déclaration de l'intérêt à la livraison, il pourra être réclamé, sans q'il y ait à prouver q'un dommage soit résulté de ce retard:

$^2/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^1/_{10}$ du délai de transport;

$^4/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^2/_{10}$ du délai de transport;

$^6/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^3/_{10}$ du délai de transport;

$^8/_{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $^4/_{10}$ du délai de transport;

$^{10}/_{10}$ du prix de transport pour un retard supérieur à $^4/_{10}$ du délai de transport.

Si la preuve est fournie qu'un dommage est résulté de ce retard, il pourra être alloué le montant de ce dommage. Dans l'un et l'autre cas, le montant de l'indemnité ne pourra pas dépasser la somme déclarée.

Art. 41.

Le paiement de l'indemnité pleine et entière, comprenant les dommages et intérêts, pourra être demandé dans tous les cas où le dommage aurait pour cause un dol ou une faute grave de la part du chemin de fer.

Art. 42.

L'ayant-droit pourra demander des intérêts à raison de six pour cent de la somme fixée comme indemnité. Ces intérêts commencent à courir à partir du jour de la demande.

Art. 43.

La responsabilité telle qu'elle résulte du contrat de transport ne s'applique pas aux objets qui, bien qu'exclus du transport ou admis seulement sous certaines conditions, auraient été néanmoins expédiés sous une déclaration incorrecte ou inexacte, ou pour lesquels l'expéditeur n'aurait pas rempli les mesures de sûreté prescrites.

Art. 44.

Le paiement du prix de transport et des autres frais à la charge de la marchandise, et la réception de la marchandise, éteignent, contre le chemin de fer, toute action provenant du contrat de transport.

Toutefois l'action n'est pas éteinte:

1° Si l'ayant-droit peut fournir le preuve que le dommage a pour cause un dol ou une faute grave du chemin de fer.

2° En cas de réclamation pour cause de retard, lorsqu'elle est faite à l'une des administrations désignées comme responsables par l'article 27, alinéa 3, dans un délai ne dépassant pas sept jours non compris celui de la réception.

3° En cas de réclamation pour défauts constatés conformément à l'article 25, avant l'acceptation de la marchandise par le destinataire, ou dont la constatation aurait dû être faite conformément à l'article 25 et n'a été omise que par la faute du chemin de fer.

4° En cas de réclamation pour dommages non apparents extérieurement, dont l'existence est constatée après la réception, mais seulement aux conditions suivantes:

a) La demande en constatation fait au chemin de fer ou au tribunal compétent conformément à l'article 25, doit avoir lieu immédiatement après la découverte du dommage, et au plus tard dans les sept jours à partir de la réception de la marchandise.

b) L'ayant-droit doit prouver que la dommage s'est produit dans l'intervalle écoulé entre le remise au transport et la livraison.

Si toutefois la vérification de la marchandise par le destinataire a été possible à la gare de destination et si elle a été offerte par le chemin de fer, il n'y a plus lieu d'appliquer la disposition contenue dans le paragraphe 4.

Le destinataire sera libre de refuser la réception de la marchandise même après réception de la lettre de voiture et paiement des frais de transport, aussi longtemps que le dommage dont il soutient l'existence, n'aura pas été constaté conformément à sa réquisition. Les réserves faites lors de la réception de la marchandise ne sont d'aucun effet, à moins qu'elles ne soient consenties par le chemin de fer.

Si l'un ou l'autres des objets désignés dans la lettre de voiture venait à manquer lors de la livraison, le destinataire pourra exclure dans la quittance (art. 16) les colis non livrés, en les désignant spécialement.

Les réclamations mentionnées au présent article doivent être faites par écrit.

Art. 45.

Les actions en indemnité pour perte totale ou partielle, avarie de la marchandise ou retard dans sa livraison, sont prescrites par un an, lorsque l'indemnité n'a pas déjà été fixée par une reconnaisance du chemin de fer par transaction ou par un jugement. La prescription est de trois ans s'il s'agit d'une action en dommages-intérêts prévune à l'art. 44 n. 1.

En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise, la prescription court à partir du jour de la livraison; en cas de perte totale de la marchandise ou de retard dans la livraison, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

L'interruption de la prescription est réglée par les lois du pays où l'action est intentée.

Art. 46.

Les réclamations éteintes ou prescrites conformément aux dispositions des articles 44 et 45 ne peuvent être reprises ni sous la forme d'une demande reconventionnelle, ni sous celle d'une exception.

Art. 47.

Le chemin de fer qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la présente convention aura le droit d'exercer un recours contre les chemins de fer qui ont concouru au transport, conformémente aux dispositions suivantes:

1° Le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été caus en est seul responsable.

2° Lorsque le dommage a été causé par le fait de plusieurs chemins de fer, chacun d'eux répond du dommage causé par sa propre faute. Si dans l'espèce une telle distinction est impossible selon les circonstances du fait, la répartition du l'indemnité aura lieu entre les chemins de fer ayant commis la faute, d'après les principes énoncés dans le numero 3.

3° S'il ne peut être prouvé que le dommage a été causé par la faute d'un ou de plusiers chemins de fer, tous les chemins de fer intéressés au transport, à l'exception de ceux qui prouveront que le dommage n'a pas été occasionné sur leurs lignes, répondront du dommage proportionnellement au prix de transport que chacun d'eux aurait perçu conformement au tarif en cas de l'exécution régulière du transport.

Dans le cas d'insolvabilité de l'un des chemins de fer mentionnés au présent article, le dommage qui en résulterait pour le chemin de fer qui a payé l'indemnité, sera réparti entre tous les chemins de fer qui ont pris part au transport proportionnellement au prix de transport revenant à chacun d'eux.

Art. 48.

Les règles énoncées dans l'art. 47 seront appliquées en cas de retard. Si le retard a eu pour cause une faute collective de plusieurs chemins de fer, l'indemnité sera mise à la charge des dits chemins de fer, proportionnellement à la durée du retard sur leurs réseaux respectifs.

A défaut de conventions spéciales, les dispositions règlementaires déterminent la manière dont le délai de livraison doit être réparti entre les divers chemins de fer qui participent au transport.

Art. 49.

En cas de recours, il n'y aura pas de solidarité entre plusieurs chemins de fer intéressés au transport.

Art. 50.

La demande en recours des chemins de fer entre eux a pour base, in quali et quanto, la décision définitive rendue au procès principal contre le chemin de fer exerçant le recours en indemnité, pourvu que l'assignation ait été dûment signifiée aux chemins de fer à actionner par voie de recours et que ceux-ci aient été à même d'intervenir dans le procès. Le juge saisi de l'action principale fixera, selon les circonstances du fait, les délais strictement nécessaires pour l'exercice de ce droit.

Art. 51.

Le chemin de fer qui veut exercer son recours doit former sa demande dans une seule et même instance contre tous les chemins de fer intéressés avec lesquels il n'a pas transigé, sous peine de perdre son recours contre les chemins de fer non actionnés.

Le juge doit statuer par un seul et même jugement. Les chemins de fer actionnés ne pourront pas exercer un recours ultérieur.

Art. 52.

Il ne sera pas permis d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité.

Art. 53.

Le juge du domicile du chemin de fer contre lequel le recours s'exerce est exclusivement compétent pour toutes les action en recours.

Lorsque l'action devra être intentée contre plusieurs chemins de fer, le chemin de fer demandeur aura le droit de choisir, entre les juges reconnus compétents en vertu de l'alinéa 1 du présent article, le juge devant lequel il portera sa demande.

Art. 54.

Sont réservées les conventions particulières que les chemins de fer peuvent, soit d'avance, soit dans chaque cas spécial, contracter entre eux, concernant les recours.

Art. 55.

Sauf les dispositions contraires contenues dans la présente convention, la procédure à suivre sera celle du juge compétent.

Art. 56.

Les jugements prononcés contradictoirement, ou par défaut, par le juge compétent en vertu des dispositions de la présente convention, seront, lorsqu'ils sont devenus exécutoires en vertu des lois appliquées par ce juge compétent, déclarés exécutoires dans les Etats signataires de la convention par l'autorité compétente, sous les conditions et suivant les formes établies par la législation de cet Etat, mais sans révision du fond de l'affaire. Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépenses, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

La caution à fournir pour assurer le paiement des dépenses (*cautio judicatum solvi*) ne pourra être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur le contrat de transport international.

Art. 57.

Pour faciliter et assurer l'exécution de la présente convention, il sera organisé un office central des transports internationaux chargé:

1° De recevoir les communications de chacun des Etats contractants et de chacune des administrations de chemins de fer intéressées et de les notifier aux autres Etats et administrations.

2° De recueillir, coordonner et publier les renseignements de toute nature qui intéressent le service des transports internationaux.

3° De prononcer, à la demande des parties, des sentences sur les litiges qui pourraient s'élever entre les chemins de fer.

4° D'instruire les demandes en modification de la présente convention, et en tout cas, quand il y aura lieu, de proposer aux divers Etats la réunion d'une nouvelle conférence.

5° Enfin de faciliter entre les diverses administrations les relations financières nécessitées par le service des transports internationaux et le recouvrement des créances restées en souffrance, et d'assurer, à ce point de vue, la sécurité des rapports des chemins de fer entre eux.

Un règlement spécial déterminera le siège, la composition et l'organisation de cet Office, ainsi que ses moyens d'action.

Art. 58.

L'Office central prévu à l'article 57 est chargé de recevoir les notifications des Etats concernant l'inscription ou la radiation d'un chemin de fer sur la liste dressée en conformité de l'article 1er.

L'entrée effective d'un chemin de fer nouveau dans le service des transports internationaux n'aura lieu qu'un mois après la date de la lettre de l'Office notifiant la présentation aux autres Etats.

La radiation d'un chemin de fer sera faite par l'Office central aussitôt qu'il aura reçu de l'un des Etats contractants la notification que celui ci a constaté que pour une raison financière ou pour un empêchement matériel, un chemin de fer dépendant de cet Etat et porté sur la liste par lui dressée ne se trouve plus dans la condition de satisfaire aux obligations qui lui sont imposées par la convention.

La simple réception de l'avis émanant de l'Office donnera immédiatement à chaque administration le droit de cesser, avec le chemin de fer dénoncé, toutes relations de transport international, sauf ce qui concerne les transports en cours, qui devront être continués jusqu'à destination.

Art. 59.

Tous les trois ans au moins une conférence de délégués des Etats participant à la convention sera réunie, afin d'apporter aux dispositions de la présente convention les amélioration ou modifications jugées nécessaires.

Toutefois, des conférences pourront avoir lieu avant cette époque, sur la demande du quart au moins des Etats intéressés.

Art. 60.

La présente convention engagera chaque Etat signataire pour la durée de trois ans, à partir du jour où elle entrera en vigueur. Chaque Etat qui voudra se retirer à l'expiration de ce délai devra prévenir les autres Etats une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera censé prorogé pour une nouvelle période de trois ans

La présente convention sera soumise à la ratification des Etats contractants aussitôt que faire se pourra et n'entrera en vigueur que trois mois après la date de l'échange des actes de ratification.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs l'ont signée et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

POUR L'ITALIE: *A. Peiroleri.*
POUR L'ALLEMAGNE: *O. von Bülow.*
POUR L'AUTRICHE-HONGRIE: *A. von Sejller.*
POUR LA BELGIQUE: *J. Joriis.*
POUR LA FRANCE: *de Diesbach — George.*
POUR LE LUXEMBOURG: *G. Leibfried.*
POUR LES PAYS-BAS: *C. Asser — van Riemsdyk.*
POUR LA RUSSIE: *A. de Hamburger — Isnard.*
POUR LA SUISSE: *L Welti — G. Farner.*

Liste des lignes de chemins de fer auxquelles s'applique la convention internationale en matière de transport de marchandises.

ALLEMAGNE.

A. LIGNES EXPLOITÉES PAR DES ADMINISTRATIONS ALLEMANDES.

I. Chemins de fer de l'Etat ou exploités par l'Etat

1. Chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine.
2. Chemin de fer militaire.

3. Chemin de fer de l'Etat de Prusse et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Prusse,
à l'exception:
a. du chemin d'embranchement à voie étroite de la Haute-Silésie.
4. Chemins de fer de l'Etat de Bavière.
5. Chemins de fer de l'Etat de Saxe et les autres chemins de fer exploités par l'Etat de Saxe,
à l'exception des lignes à voie étroite suivantes:
b. Doebeln-Mülgeln-Oschatz.
c. Grunstädtel-Oberrittersgrun.
d. Hainsberg-Dippoldiswalde-Kipsdorf.
e. Klotzsche-Koenigsbruck.
f. Mosel-Ortmannsdorf.
g. Mügeln près Oschatz-Nerchau Trebsen.
h. Mügeln près Pirna-Geising.
i. Potschappel-Wilsdruff.
k. Radebeul-Radebourg.
l Schoenfeld-Geyer.
m. Willschthal-Ehrenfriedersdorf, y compris l'embranchement Oberherold-Thum.
n. Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf.
o, Zittau-Markersdorf.
p. Zittau-Oybin, y compris l'embranchement Bertsdorf-Jonsdorf.
6. Chemins de fer de l'Etat de Wurtemberg.
7. Chemins de fer de l'Etat de Bade et les chemins de fer privés exploités par l'Etat de Bade.
8. Chemin de fer du Mein-Neckar, y compris la ligne Eberstadt-Pfungstadt.
9. Chemins de fer grand-ducaux de la Haute-Hesse.
10. Chemin de fer grand-ducal Frédéric François de Mecklembourg, à l'exception:
q. du chemin de fer à voie étroite Doberan-Heiligendamm.
11. Chemins de fer de l'Etat d'Oldenbourg,
à l'exception:
r. du chemin de fer Ocholt-Westerstede.

II. Chemins de fer privés, exploités par des Compagnies privées.

12. Chemin de fer Alt-Damm-Colberg.
13. Chemin de fer Altona-Kaltenkirchen.
14. Chemin de fer Arnstadt-Ichtershausen.
15. Chemin de fer de l'Etat de Brunswick.
16. Chemin de fer Breslau-Varsovie.
17. Chemin de fer de la vallée de Broel (Hennef-Waldbroel)
18. Chemin de fer de Crefeld.
19. Chemin de fer de Cronberg.
20. Chemin de fer Dahme-Uckro.
21. Chemin de fer Dortmund-Gronau-Enschede.
22. Chemin de fer à voie étroite Eckernfoerde-Kappeln.
23. Chemin de fer Eisenberg-Crossen.
24. Chemin de fer Eisern-Siegen.
25. Chemin de fer de la vallée de l'Erms (Metringen-Urach).
26. Chemin de fer Eutin-Lübeck.
27. Chemin de fer Flensbourg-Kappeln.
28. Chemin de fer de jonction de Francfort s. Mein.
29. Chemin de fer Fürth-Zirndorf.
30. Chemin de fer de la forge George-Marie.
31. Chemin de fer Gernrode-Harzgerode.
32. Chemin de fer Gotteszell-Viechtach (section de Gotteszell à Teisnach).
33. Chemin de fer Halberstadt-Blankenbourg.
34. Chemin de fer Louis de Hesse.
35. Chemin de fer Hohenebra-Ebeleben.
36. Chemin de fer de Hoya (Hoya-Eystrup).
37. Chemin de fer Ilmenau-Grossbreitenbach.
38. Chemin de fer de Kerkerbach.
39. Chemin de fer Kiel-Eckernfoerde-Flensbourg.
40. Chemin de fer de Kirchheim.
41. Chemin de fer Koenigsberg-Granz.
42. Chemins de fer à voie etroite du district d'Altona.
43. Chemin de fer Lübeck-Buchen et Lübec-Hambourg.
44. Chemin de fer Louis (Nuremberg-Fürth).
45. Chemin de fer Marienbourg-Mlawka.
46. Chemin de fer du Sud du Mecklembourg (Parchim—Neubrandenbourg).
47. Chemin de fer Murnau—Garmisch-Partenkirchen.
48. Chemin de fer Neubrandenbourg-Friedland.
49. Chemin de fer de Neuhaldensleben.
50. Chemin de fer Neustrelitz-Warnemünde.
51. Chemin de fer Neustrelitz-Wesenberg-Mirow.
52. Chemin de fer Oberdof-Füssen.
53. Chemin de fer Osterwieck-Wasserleben.
54. Chemin de fer Osthofen-Westhofen.
55. Chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, y compris la ligne Fischhausen-Palmnicken.
56. Chemin de fer Parchim-Ludwigslust.
57. Chemin de fer Paulinenaue-Neu-Ruppin.
58. Chemin de fer Peine-Ilsede.
59. Chemin de fer du Palatinat.
60. Chemin de fer de la Priegnitz (Perleberg-Wittstock).
61. Chemin de fer Reinheim-Reichelsheim.
62. Chemin de fer Rhene-Diemelthal (Bredelar-Martenberg).
63. Chemin de fer de Ruhla (Wutha-Ruhla).
64. Chemin de fer de la Saale.
65. Chemin de fer Schaftlach-Gmund.
66. Chemin de fer Schleswig-Angeln (Svhleswig-Suderbrarup).
67. Chemin de fer Sonthofen-Oberstdorf.
68. Chemin de fer Sprendlingen-Wœllstein.
69. Chemin de fer Stargard-Cüstrin, y compris la ligne Glasow-Berlinchen.
70 Chemin de fer Stendal-Tangermünde.
71. Chemin de fer Warstein-Lippstadt.
72. Chemin de fer Weimar-Gera.
73. Chemin de fer Wermelskirchen-Burg.
74. Chemin de fer de Werra.
75. Chemin de fer Wittenberge-Perleberg.
76. Chemin de fer Worms-Offstein.
77. Chemin de fer Zell-Todtnau.
78. Chemin de fer Zschipkau-Finsterwalde.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations russes.

79. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Grande Compagnie russe, de la frontière russe-allemande près Eydtkuhnen à Eydtkuhnen.
80. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Brest-Grajwo, de la frontière russe-allemande près Prostken à Prostken.
81. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de la Vistule, de la frontière russe-allemande près Illowo à Illowo.

II. Administrations autrichiennes.

82. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-allemande près Myslowitz à Myslowitz.
83. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Central morave-silésien, de la frontière austro-allemande près Hennersdorf à Ziegenhals.
84. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord-Ouest autrichien, de la frontière austro-allemande près Wichtstadl à Mittelwalde.
85. Le tronçon, exploité par la Société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'Etat, de la frontière austro-allemande près Mittelsteine à Mittelsteine.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de jonction Sud-Nord allemand, de la frontière austro-allemande:

86. près Liebau à Liebau.
87. près Seidenberg à Seidenberg.
88. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Ebersbach à Ebersbach.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer de Buschtehrad, de la frontière austro-allemande:

89. près Reitzenhain à Reitzenhain.
90. près Klingenthal à Klingenthal.
91. Le tronçon, exploité par le chemin de fer de l'Ouest de la Bohême, de la frontière austro-allemande près Fourth i. W. à Fourth i. W.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat autrichien, de la frontière austro-allemande:

92. près Niclasdorf à Ziegenhals.
93. près Passau à Passau.
94. près Braunau à Simbach.
95. près Lochau à Lindau.

III. Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par le chemin de fer du Nord-Est suisse de la frontière suisse-allemande:

96. près Constance à Constance.
97. près Rielasingen à Singen.
98. près Waldshut à Waldshut.

IV. Administrations françaises.

Les tronçons, appartenant aux chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine et co-exploités par le chemin de fer de l'Est français, de la frontière franco-allemande:

99. près Altmünsterol à Altmünsterol.
100. prés Avricourt à Deutsch-Avricourt.
101. près Chambrey à Chambrey.
102. près Novéant à Novéant.
103. près Amanweiler à Amanweiler.
104. près Fentsch (Fontoi) a Fentsch (Fontoi).

V. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central belge, de la frontière néerlandaise-allemande;

105. près Aix-la-Chapelle à Aix-la-Chapelle.
106. près Dalheim à Dalheim.

VI. Administrations néerlandaises.

107. Le tronçon exploité par le chemin de fer du Brabant-septentrional-allemand, de la frontière néerlandaise-allemande près Gennep à Wesel.
108. Le tronçon, exploité per le chemin de fer hollandais, de la frontière néerlandaise-allemande près Cranenbourg à Cleve.
109. Le tronçon, exploité par le chemin de fer rhénan-néerlandais, de la frontière néerlandaise-allemande pres Emmerich è Emmerich.

Les tronçons, exploités par les chemin de fer l'Etat-néerlandais de la frontière néerlandaise-allemande;

110. près Gronau à Gronau.
111. près Gildehaus à Salzbergen.

Remarque. — En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger exploités par des administrations allemandes, voir:

Belgique, chiffre 14.
France, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.
Luxembourg, chiffres 2, 3.
Pays-Bas, chiffres 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13.
Autriche-Hongria, chiffres 25 à 44 inclus.
Russie, chiffres 47, 48, 49, 50, 51, 52.
Suisse, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

AUTRICHE-HONGRIE

—

I. *Royaumes et pays représentés au « Reichsrath »* (*y compris Liechtenstein*).

A. TOUTES LES LIGNES EXPLOITÉES PAR LES ADMINISTRATIONS DE CHEMINS DE FER ET LES SOCIÉTÉS MENTIONNÉES CI-DESSOUS, AYANT LEUR SIÈGE EN AUTRICHE-HONGRIE.

1. Direction générale impériale-royale des chemins de fer de l'Etat autrichien, y compris la partie de la ligne de Feldkirch à Buchs qui est située dans la principauté de Liechtenstein et le tronçon co-exploité par la Compagnie italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo autrichienne près Pontebba à Pontafel. Sont exceptées par contre les lignes des chemins de fer de l'Etat en Dalmatie:

a. Spalato-Siveric-Knin;
b. Perkovic-Slivno-Sebenico;

en outre les lignes d'intérêt local de Koloméa:

c. Koloméa-Sloboda rungurska et l'embranchement;
d. Nadwornianski przedmiescie Szeparowce-Kniazdwór.

2. Chemin de fer Aussig-Teplitz.
3. Chemins de fer commerciaux de la Bohême.
4. Chemin de fer du Nord de la Bohême.
5. Chemin de fer de l'Ouest de la Bohême.
6. Chemin de fer Bozen-Meran.
7. Chemin de fer de Buschtehrad.
8. Chemin de fer Galicien de Charles-Louis, y compris les tronçons de Brody et Podwoloczyska à la frontière austro-russe près Brody et Podwoloczyska co-exploités par l'administration des chemins de fer russes du Sud-Ouest. Est excepté par contre l'embranchement;

e) Podleze-Niepolomice.

9. Chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand.
10. Chemin de fer Kaschau-Oderberg (tronçon autrichien).
11. Chemin de fer du Kremsthal.
12. Chemin de fer Central morave-silésien.
13. Chemin de fer d'intérêt local de Neutitschein.
14. Chemin de fer du Nord Ouest-autrichien.
15. Société autrichienne-hongroise des chemins de fer de l'Etat (lignes autrichiennes).
16. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes autrichiennes) excepté la ligne d'intérêt local à voie étroite Mœdling-Hinterbruehl près de Vienne (à moteurs électriques).
17. Chemin de fer de jonction Sud-Nord-Allemand.
18. Chemin de fer d'intérêt local Stauding-Stramberg.
19. Chemins de fer de l'Etat hongrois exploitant le tronçon de Lawoczne à la frontière hongroise du chemin de fer de l'Etat impérial-royal de Stryj à la frontière hongroise près Beskid.
20. Chemin de fer Vienne—Aspang.
21. Chemin de fer de ceinture à Vienne.

B. TRONÇONS EXPLOITÉS OU CO-EXPLOITÉS PAR DES ADMINISTRATIONS ÉTRANGERES.

I. Administrations italiennes.

Les tronçons, exploités par la Compagnie italienne du réseau de l'Adriatique, de la frontière italo-autrichienne:

22. près Cormons à Cormons.
23. près Pontebba à Pontafel dans la direction de l'Italie.
24. près Peri à Ala.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Bavière, de la frontière allemande-autrichienne:

25. près Kiefersfelden à Kufstein.
26. près Salzbourg à Salzbourg.
27. près Waldsassen à Eger.
28. près Schirnding à Eger.
29. près Asch à Eger.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Saxe, de la frontière allemande-autrichienne:

30. près Brambach à Eger.
31. près Bærenstein à Weipert.
32. près Moldau à Moldau.
33. près Schoena à Bodenbach.
34. près Schoena à Tetschen.

35. près Neusalza-Spremberg à la frontière austro-allemande près Taubenheim.
36. près Alt-et Neu-Gersdorf à la frontière austro-allemande près Ebersbach.
37. près Seifhennersdorf à Warnsdorf
38. près Gross-Schoenau à Warnsdorf.
39. près Zittau à Reichenberg.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse de la frontière allemande-autrichienne:

40. près Neusorge à Halbstadt
41. près Jaegerndorf à Jaegerndorf.
42. près Oderberg à Oderberg.
43. près Goczalkowitz à Dzieditz.
44. près Neuberun à Oswieçim.

III. Administrations russes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer russes du Sud-Ouest dans la dicrection; de la Russie, de la frontière russe-autrichienne:

45. près Radzwilow à Brody.
46. près Woloczysk à Podwoloczyska.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations autrichiennes, voir:

Allemagne, chiffres 82 à 95 inclus.
Italie, chiffre 6.
Russie, chiffres 53, 54, 55.
Suisse, chiffres 12, 13.

II. HONGRIE

—

Toutes les lignes exploiteés par les administrations de cheminis de fer et les sociétés mentionnées ci-dessous, ayant leur siège en Autriche ou en Hongrie.

1. Chemins de fer de l'Etat hongrois, excepté les lignes:

Garam-Berzencze-Selmeczbànya.
Soroksàr-Szt.-Lörincz.
Taraczköz-Teresel.

mais y compris les lignes suivantes exploitées par les chemins de fer de l'État:

a. Frontière de Roumanie-Prédeal.
b. Zimony (frontière)-Belgrade.
c. Brod-Bosna-Brod.
d. Chemin de fer Arad-Temesvár.
e. Chemin de fer d'intérêt local Békés-Földvàr-Békés.
f. Chemin de fer d'intérêt local Debreczen-H.-Nánás-Büd-Szt-Mihály.
g. Chemin de fer d'intérêt local Nagy--Vàrad--Belényes--Vaskoh.
h. Chemin de fer d'intérêt local Pustza-Tenyö-Kun-Szt.-Márton.
i. Chemin de fer d'intérêt local Kun Szt.-Márton-Szentes.
j. Chemin de fer d'intérêt local Ujszász-Jász-Apáti.
k. Chemin de fer d'intérêt local Mezö-Tur-Turkeve.
l. Chemin de fer d'intérêt local de Zagorie (Csáktornya-Zágráb).
m. Chemin de fer d'intérêt local Vinkovce-Brcka.
n. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Vásárhely-Szász-Règen.
o. Chemin de fer d'intérêt local de Mátra.
p. Chemin de fer d'intérêt local Bánréve-Ozd.
q. Chemins de fer d'intérêt local de Bihar.
r. Chemin de fer d' intérêt local Héjasfalva-Székelyudvarhely.
s. Chemin de fer d'intérêt local Maros-Ludas-Beszterce.
t. Chemin de fer d'intérêt local Ruma-Vrdnik.
u. Chemin de fer d'intérêt local Szombathely-Pinkafö.
v. Chemin de fer d'intérêt local Bóba-Sümegh.
w. Chemin de fer d'intérêt local Marmaros-Sziget-Szlget.
x. Chemin de fer d'intérêt local Szatmár-Nagybánya.
y. Chemin de fer d'intérêt local de Szilagyság.
z. Chemin de fer d'intérêt local Nyiregyháza-Mátészlka.
aa. Chemin de fer d'intérêt local Rétszlhus- Szegszárd.
bb. Chemin de fer d'intérêt local Budapest-Lajosmizse.
cc. Chemin de fer d'intérêt local Kisújsoálàls-Dévavényа-Gyoma.
dd. Chemin de fer d'intérêt local de Bács-Bodrogh.
ee. Chemin de fer Pécs-Barcs.
ff. Chemin de fer Mohács-Pécs.

2. Société autrichienne-hongroise des chemin de fer de l'Etat (lignes hongroises), y compris les lignes exploitées par cette Société:

Chemin de fer d'intérêt local Nagy-Kikinda—Nagy-Becskerek.
Chemins de fer d'intérêt local de Torontál.

3. Société impériale-royale des chemins de fer du Sud (lignes hongroises), y compris les lignes d'intérêt local exploitées par cette société:

a. Köszegh-Szombathely.
b. Barcs-Pakràcz.

4. Compagnie impériale-royale de chemin de fer Kaschau-Oderberg (lignes hongroises), y compris la partie Margitfalu-Gölniczbánya du chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Gölnicz, exploitée par la compagnie, mais exceptée la partie à voie étroite Gölniczbanya-Szomolnok de la même ligne.
5. Compagnie du chemin de fer Györ-Sopron-Ebenfurt, y compris le tronçon exploité par elle de Lujta-Ujfalu-Ebenfurt de la ligne de la Société impériale-royale de chemin de fer du Sud Vienne-Pottendorf-Wienerneustadt.
6. Chemin de fer d'intérêt local d'Arad et de Csanád.
7. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Szamos.
8. Chemin de fer d'intérêt local Kerzthely-Balaton-Szt.-György.
9. Chemin de fer d'intérêt local de la vallée de Popràd.

BELGIQUE.

—

A. Lignes exploitées par des administrations belges.

1. Administration des chemins de fer de l'Etat belge.
2. Nord Belge.
3. Grand Central Belge.
4. Liége-Maestricht.
5. Gand-Terneuzen.
6. Malines-Terneuzen.
7. Flandre Occidentale.
8. Chemin de fer de Chimay.
9. Gand-Eecloo-Bruges.
10. Termone-St.-Nicolas.
11. Hasselt-Maeseyck.
12. Anvers-Gand (Waes).

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations néerlandaises.

13. Le tronçon, exploité par la Compagnie des chemins de fer de l'Etat néerlandais, de la frontière belge-néerlandaise près Achel à Liége-Vivegnis Ans (Etat) et Flémalle-Grande.

II. Administrations allemandes.

14. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'État de Prusse, de la frontière belge-néerlandaise prés Bleyberg à Bleyberg,

III. Administrations françaises.

Les tronçons exploités par la Compagnie des chemins de fer français du Nord, de la frontière belge-française:

15. près Comines, à Comines.
16. prés Halluin à Menin.

IV. Administrations luxembourgeoises.

Les tronçons, exploités par la Société du chemin de fer Prince Henry de la frontière belge-luxembourgeoise:

17. près Pétange à Athus.

18. près Clémency à Autel-Bas.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations belges, voir:

Allemagne, chiffres 105, 106.
France, chiffres 9, 10, 11, 12, 13.
Pays-Bas, chiffres 14, 15, 16, 17, 18, 19.

FRANCE

A. Lignes exploitées par les administrations françaises.

Les lignes d'intérêt général:

1. Du Nord.
2. De l'Est, y compris les lignes de Monthermé, à Monthermé Vrigne-Meuse à Vrigne-aux-Bois, Carignan à] Messempré, Charmes à Rambervillers, Avricourt à Blamont et à Cirey, Saint-Dizier à Vassy, Vassy à Doulevant-le-Château, exploitées par la Compagne pour le compte des concessionnaires directs.
3. De l'Ouest.
4. De Paris-Lyon-Méditerranée, y compris le chemin de fer Vieux Port de Marseille et celui d'Arles à Saint-Louis, exploités pour le compte des concessionnaires directs.
5. D'Orléans, y compris les lignes d'intérêt local de la Sarthe exploitées dans les mêmes conditions que le réseau normal.
6. Du Midi.
7. Du réseau de l'Etat, y compris les lignes d'intérêt local de Ligré-Rivière à Richelieu et de Barbezieux à Châteauneuf, exploitées pour le compte des concessionnaires directs.
8. Des deux Ceintures de Paris, y compris la ligne stratégique de Valenton à Massy-Palaiseau.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrtngères.

I. Administrations Belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central belge, de la frontière franco-belge:

9. près Treignes à Vireux.
10. près Doissche à Givet.
11. Le tronçon, exploité par la Compagnie de chemin de fer du Nord Belge, de la frontière franco-belge prés Heer-Agimont à Givet.
12. Le tronçon, exploité par la Compagnie Belge des chemin de fer de la Flandre occidentale, de la frotière franc-belge près Abeele à Hazebrouck.
13. Le tronçon, exploité par la Compagnie belge du chemin de fer de Chimay, de la frontière franco-belge près Momignies à Anor.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, appartenant au chemin de fer de l'Est français et co-exploités par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière franco-allemande:

14. près Altmünsterol à Petit-Croix.
15. près Deutsch Avricourt à Igney-Avricourt.
16. près Chambrey à Moncel.
17. près Novéant à Pagny-sur-Moselle.
18. près Amanweiler à Batilly.
19. près Fentsch (Frontol) à Audun-le-Roman.

Administrations suisses.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Jura-Simplon, de la frontière franco-Suisse:

20. près Delle à Delle.
21. près Vallorbes à Pontarlier.
22. près Verriéres à Pontarlier.

IV. Administrations italiennes.

23. Le tronçon, exploité par la Compagnie italienne de la Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Modane à Modane.

Remarque. En ce qui coħcerne les tronçons, situés sur territoires étrangers, exploités par des administrations françaises, voir:

Allemagne, chiffres 99, 100, 101, 102, 103, 104.
Belgique, chiffres 15, 16.
Italie, chiffre 4.
Suisse, chiffres 20, 21, 22, 23.

ITALIE

A. Lignes exploitées par des administrations italiennes.

1. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de la Méditerranée.
2. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau de l'Adriatique.
3. Toutes les lignes exploitées par la Compagnie du réseau sicilien.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations françaises.

4. Le tronçon, exploité par la Compagnie française de Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-italienne près Ventimiglia à Ventimiglia.

II. Administrations suisses.

5. Le tronçon, exploité par la Compagnie du Gothard, de la frontière italo-suisse près Pino à Luino.

III. Administrations autrichiennes.

6. Le tronçon, co-exploité par les chemins de fer impériaux-royaux de l'Etat autrichien dans la direction vers l'Italie, de la frontière italo-autrichienne, près Pontafel à Pontebba.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par les administrations italiennes, voir:

France, chiffre 23.
Autriche-Hongrie, chiffres 22, 23, 24.
Suisse, chiffre 24.

LUXEMBOURG

A. Lignes exploitées par des administrations luxembourgeoises.

1. Chemin de fer Prince Henry, y compris la ligne de Wasserbillig à Grevenmacher.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations allemandes.

2. Les lignes des chemins de fer Guillaume du Luxembourg exploitées par les chemins de fer impériaux d'Alsace Lorraine.
3. Le tronçon, exploité par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-luxembourgeoise près Trois-Vierges a Trois-Vierges.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations luxembourgeoises, voir:

Belgique, chiffres 17, 18.

PAYS-BAS

A. Lignes exploitées par des administrations néerlandaises.

1. Compagnie pour l'exploitation des chemins de fer de l'Etat néerlandais.
2. Compagnie du chemin de fer rhénan-néerlandais.
3. Compagnie du chemin de fer hollandais.
4. Compagnie du chemin de fer central-néerlandais.
5. Compagnie du chemin de fer Brabant-septentrional-allemand.
6. Compagnie du chemin de fer Haarlem-Zandvoort.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations allemandes.

7. Le tronçon, exploité par les chemins de fer de l'Etat grand-ducal d'Oldonbourg, de la frontière allemande-néerlandaise près Neuschanz à Neuschanz.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer royaux de l'Etat de Prusse, de la frontière allemande-néerlandaise:

8. près Borken à Winterswyk.
9. près Bocholt à Winterswyk.
10. près Elten à Zevenaar.
11. près Straelen à Venloo.
12. près Kaldenkirchen à Venloo.
13. près Dalhlheim à Vlodrop.

II. Administrations belges.

Les tronçons, exploités par le Grand Central belge,

14. de la frontière belge-néerlandaise près Hamont à la frontière néerlandaise-allemande près Dahlheim.
15. de la frontière belge-néerlandaise près Lanaeken à la frontière néerlandaise-allemande près Aix-la-Chapelle.
16. de la frontière belge néerlandaise près Weelde-Merxplas à Tilbourg.
17. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Liège-Maestricht, de la frontière belge néerlandaise près Visé à Maestricht.
18. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Malines à Terneuzen, de la frontière belge néerlandaise près la Clinge à Terneuzen.
19. Le tronçon, exploité par la Compagnie du chemin de fer de Gand à Terneuzen, de la frontière belge-néerlandaise près Selzaete à Terneuzen.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations néerlandaises, voir:
Belgique, chiffre 13.
Allemagne, chiffre 107, 108, 109, 110, 111.

RUSSIE

A. Lignes exploitées par des administrations russes.

1. Chemin de fer Nicolas.
2. Chemin de fer Poutiloff (embranchement du chemin de fer Nicolas).
3. Chemin de fer Rybinsk-Bologoïé.
4. Chemin de fer Otsachkovo-Rejw.
5. Chemin de fer St Pétersbourg-Varsovie.
6. Chemin de fer de la Baltique (à l'exception de la 2e section).
7. Chemin de fer Riga-Tuckum.
8. Chemin de fer Moscou Nijninovgorod.
9. Chemin de fer Chouïa-Jvanovo.
10. Chemin de fer Moscou Jaroslavl.
11. Chemin de fer Moscou-Brest.
12. Chemin de fer Moscou-Koursk.
13. Chemin de fer Moscou-Riazan.
14. Chemin de fer Riazan-Koslow.
15. Chemin de fer Riajsk-Viazma.
16. Chemin de fer Riajsk-Morchansk.
17. Chemin de fer Tambow-Koslow.
18. Chemin de fer Tambow-Saratow.
19. Chemin de fer Griazi-Tsaritsyn.
20. Chemin de fer Kozlow-Veronège-Rostow.
21. Chemin de fer Cathérine.
22. Chemin de fer Orel-Griazi.
23. Chemin de fer de Livny (voie étroite).
24. Chemin de fer Orel Vitebsk.
25. Chemin de fer Dünabourg-Vitebsk.
26. Chemin de fer Riga-Dünabourg.
27. Chemin de fer de Mitau.
28. Chemin de fer Libau-Romny.
29. Chemin de fer Varsovie-Térespol.
30. Chemin de fer Varsovie-Bromberg.
31. Chemin de fer Varsovie-Vienne.
32. Chemin de fer de Lodzi.
33. Chemin de fer Koursk-Kiew.
34. Chemin de fer Sud-Ouest.
35. Chemin de fer Kharkow-Nicolaïew.
36. Chemin de fer Koursk-Kharkow-Azow.
37. Chemin de fer Losovaïa-Sébastopol.
38. Chemin de fer de la Vistule.
39. Chemin de fer Ivangorod-Dombrovo.
40. Chemin de fer Morchansk-Syzran.
41. Chemin de fer de Vladikavkaz.
42. Chemin de fer de Fastow.
43. Chemin de fer d'Orenbourg.
44. Chemin de fer Samara-Oufa.
45. Chemin de fer de Mourome.
46. Chemin de fer de Polésie.

B. Tronçons exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de d'Etat de Prusse, de la frontière allemande-russe:

47. près Eydtkuhnen à Wirballen.
48. près Ottolotschin à Alexandrowo.
49. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de l'Oder rive droite).
50. près Schoppinitz à Sosnowice (ligne de l'ancien chemin de fer de la Haute-Silésie)
51. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Sud de la Prusse orientale, de la frontière allemande-russe près Prostken à Grajewo.
52. Le tronçon, exploité par le chemin de fer Marienbourg-Mlawka, de la frontière allemande-russe près Illowo à Mlawka.

II. Administrations autrichiennes.

53. Le tronçon, exploité par le chemin de fer du Nord de l'Empereur Ferdinand, de la frontière austro-russe près Szczakowa à Granica.

Les tronçons exploités par le chemin de fer Galicien de Charles-Louis, dans la direction vers la Russie de la frontière austro-russe:

54. près Brody à Radziwilow.
55. près Podwoloczyska à Woloczysk.

Remarque: En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations russes, voir:
Allemagne, chiffres 79, 80, 81.
Autriche-Hongrie, chiffres 45, 46.

SUISSE

A. Lignes exploitées par des administrations suisses.

1. Chemin de fer du Central suisse.
2. Chemin de fer du Gothard
3. Chemin de fer du Jura-Simplon.
4. Chemin de fer du Nord-Est suisse.
5. Chemin de fer de l'Union suisse.
6. Chemin de fer du Jura neuchâtelois.
7. Chemin de fer de l'Emmenthal.
8. Chemin de fer Langenthal-Huttwil.
9. Chemin de fer du Tössthal.
10. Chemin de fer du Seethal argovien-lucernois.
11. Chemin de fer du Sud-Est suisse.

B. Tronçons exploités ou co-exploités par des administrations étrangères.

I. Administrations autrichiennes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer impériaux-royaux de l'État autrichien, de la frontière austro-suisse:

12. près Buchs à Buchs.
13. près St-Margrethen à St-Margrethen.

II. Administrations allemandes.

Les tronçons, exploités par les chemins de fer grand-ducaux de l'Etat de Bade, de la frontière allemande-suisse:

14. près Gottmadingen à la frontière suisse-allemande près Wilchingen.
15. près Stetten à Bâle.
16. près Leopoldshœhe à Bâle.
17. près Grenzach à Bâle.

18. Le chemin de fer de raccordement de la gare badoise à la gare du Central à Bâle, co-exploité par les chemins de fer badois.
19. Le tronçon, exploité par les chemins de fer impériaux d'Alsace-Lorraine, de la frontière allemande-suisse près St-Louis à Bâle.

III. Administrations françaises.

Les tronçons, exploités par la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, de la frontière franco-suisse:
20. près St-Gingolph à Bouveret.
21. près Chêne-Bourg à Genève-Eaux-Vives.
22. près La Plaine à Genève-Cornavin.
23. près Col-des-Roches au Locle.

IV. Administrations italiennes.

24. Le tronçon, exploité par les Compagnies italiennes du réseau de la Méditerranée et de l'Adriatique, de la frontière italo-suisse près Chiasso à Chiasso.

Remarque. En ce qui concerne les tronçons, situés sur territoire étranger, exploités par des administrations suisses, voir:

Allemagne, chiffres 96, 97, 98.
France, chiffres 20, 21, 22.
Italie, chiffre 5.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(*Seguono le stesse firme della convenzione*).

Règlement relatif à l'institution d'un office central

Art. I.

Le Conseil fédéral de la Confédération suisse est désigné pour organiser et surveiller l'Office central institué par l'article 57 de la convention. Le siége de cet Office sera à Berne.

Il sera pourvu à cet organisation immédiatement après l'échange des ratifications et de manière à ce qu'il soit en état de fonctionner aussitôt après la mise en vigueur de la convention.

Les frais de cet Office qui, jusqu'à nouvelle décision, ne pourront pas dépasser la somme de 100,000 francs par année, seront supportés par chaque Etat dans la proportion du nombre de kilomètres des lignes de chemins de fer admises au service des transports internationaux.

Art. II.

L'Office recevra tous les renseignements de nature à intéresser le service des transports internationaux qui lui seront communiqués par les Etats contractants et par les administrations de chemins de fer. Il pourra, à l'aide de ces documents, faire paraître une publication périodique dont un exemplaire sera adressé gratuitement à chaque Etat et à chacune des administrations intéressées. Les exemplaires qui seraient demandés en sus de ce service seront payés à un prix qui sera fixé par l'Office. Ce journal sera redigé en allemand et en français.

La nomenclature des objets désignés aux alinéas 1 et 3 de l'article 2 de la convention, ainsi que les modifications successives qui pourraient être introduites à cette nomenclature par des Etats contractans, seront, aussi promptement que possible, portées à la connaissance de l'Office central, qui transmetra l'ensemble de ces renseignements et modifications à tous les Etats contractants.

Quant aux objets visés par l'alinéa 1, l'Office central demandera à chacun des Etats contractants et communiquera aux autres Etats tous le renseignements nécessaires.

Art. III.

Sur la demande de toute administration de chemins de fer, l'Office servira d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux.

Les borderaux et créances pour transports internationaux restés impayés pourront lui être adressés pour en faciliter le recouvrement. A cet effet, l'Office mettra immédiatement le chemin de fer débiteur en demeure de régler la somme due ou de fournir les motifs de son refus de payer.

Si l'Office estime que les motifs de refus allégués ont une apparence suffisante de fondement, il renverra les parties à se pourvoir devant le juge compétent.

Au cas contraire, et aussi dans le cas où la contestation ne porterait que sur partie de la créance, le directeur de l'Office, après avoir pris l'avis de deux Conseils, qui seront désignés à cet effet par le Conseil fédéral, pourra déclarer que le chemin de fer debiteur sera tenu de verser entre les mains de l'Office tout ou partie de la créance; la somme ainsi versée devra rester consignée jusqu'à décision au fond par le juge compétent.

Dans le cas ou un chemin de fer n'aurait pas obéi dans la quinzaine aux injonctions de l'Office, il lui sera adressé une nouvelle mise en demeure, avec indication des conséquences de son refus.

Dix jours après cette nouvelle mise en demeure restée infructueuse, le directeur adressera d'office, à l'Etat duquel dépend le chemin de fer, un avis motivé, en invitant cet Etat à aviser aux mesures à prendre, et à examiner s'il doit maintenir le chemin de fer débiteur sur la liste par lui présentée.

Dans le cas où la communication de l'Office à l'Etat duquel dépend le chemin de fer intéressé, serait restée sans réponse dans le délai de six semaines, de même que dans le cas où cet Etat déclarerait que malgré le nonpaiement il ne croit pas devoir faire rayer le chemin de fer sur la liste, cet Etat sera réputé accepter de plein droit la garantie de la solvabilité du chemin de fer débiteur, en ce qui concerne les créances résultant des transports internationaux.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé ce Règlement.

Fait à BERNE, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(*Seguono le stesse firme della convenzione*).

Dispositions réglementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer.

§ 1.

(Art. 3 de la convention)

Sont exclus du transport:

1° Or et argent en lingots, platine, valeur monnayée, ou en papier, papier importants, pierres précieuses, perles fines, bijoux et autres objets précieux.

2° Objets d'art tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités.

3° Transports funèbres.

4° La poudre à tirer, la poudre coton, les armes chargées, l'argent fulminant, le fulminante de mercure, l'or fulminant, les pièces d'artifice, le papier fulminant, la nitro-glycérine, les picrates, cokes de natron, la dynamite et tous les articles sujets à l'inflammation spontanée ou à l'explosion, les produits répugnants ou de mauvaise odeur, en tant que les produits désignés dans le présent alinéa ne sont pas énoncés expressément parmi les objets admis au transport sous certaines conditions.

Les objets désignés dans l'annexe 1 ne sont admis au transport que s'ils se trouvent dans les conditions énumérées par cette annexe. Ils doivent en outre être accompagnés de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Néanmoins deux ou plusieurs Etats contractants pourront, par des conventions spéciales, adopter des dispositions moins rigoureuses au sujet de certains objets exclus du transport international, ou admis conditionnellement à ce transport.

§ 2.

(Art. 6 de la convention).

Sont obligatoires pour le lettres de voiture internationales les formulaires prescrits par l'annexe 2. Ces formulaires doivent être imprimés sur papier blanc pour la petite vitesse, et sur papier rose foncé pour la grande vitesse; ils sont certifiés conformes aux prescriptions de la présente convention par l'apposition du timbre d'un chemin de fer ou d'un groupe de chemins de fer du payes expéditeur.

La lettre de voiture devra être rédigée, tant pour la partie imprimée que pour la partie écrite à la main, dans l'une des deux langues, allemande ou française.

Si la langue officielle du pays de la station expéditrice n'est ni

l'allemand ni le français, la lettre de voiture pourra être rédigée dans la langue officielle de ce pays, à charge de contenir une traduction exacte en allemand ou en français.

Les parties du formulaire encadrées de lignes grasses doivent être remplies par les chemins de fer, les autres par l'expéditeur.

Plusieurs objets ne pourront être inscrits dans la même lettre de voiture que lorsque leur nature permettra de les charger sans inconvénients avec d'autres marchandises, et que rien ne s'y oppose en ce qui concerne les prescriptions fiscales ou de police.

Les marchandises dont le chargement et le déchargement, selon les règlements en vigueur, sont effectués par l'expéditeur et le destinataire, doivent être accompagnées de lettres de voiture spéciales ne comprenant pas d'autres objets.

Le bureau expéditeur pourra exiger qu'il soit dressé une lettre de voiture speciale pour chaque wagon complet.

§ 3.

(Art. 7 de la convention).

L'expéditeur qui aura remis au transport des marchandises désignées au § 1, alinéa 4, et dans l'annexe 1 numéros 1 à XXXIV, avec une déclaration inexacte ou incomplète, ou qui aura négligé de se conformer aux prescriptions de sûreté indiquées dans l'annexe 1, numéros 1 à XXXV, sera passible d'une surtaxe de 15 francs par kilogramme du poids brut.

Dans tous les autres cas, la surtaxe prévue par l'article 7 de la convention pour déclaration inexacte du contenu d'une expédition, sera le double du prix de transport depuis le point de départ jusqu'au lieu de destination.

Si la surcharge d'un wagon chargé par l'expéditeur dépasse de plus de 5 °/₀ la capacité de chargement du wagon, l'amende totale sera de 10 fois la différence du prix de transport.

§ 4.

(Art. 9 de la convention).

Pour la déclaration prévue dans l'art. 9 on se servira du formulaire ci-annexé (annexe 3).

§. 5.

(Art. 13 de la convention)

Le maximum des remboursements est de 2000 francs par lettre de voiture.

§ 6.

(Art. 14 de la convention).

Les délais de livraison ne pourront pas dépasser les délais maxima suivants :

a) Pour la grande vitesse :

1° Délai d'expédition . . . . 1 jour

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 1 jours

b) Pour la petite vitesse :

1° Délai d'expédition . . . . 2 jour

2° Délai de transport, par fraction indivisible de 250 kilomètres . . . . 2 jours

Lorsque les marchandises passent d'un réseau a un réseau voisin, les délais de transport sont calculés sur la distance totale entre le point de départ et le lieu de destination, tandis que les délais d'expédition n'entrent en compte qu'une seule fois, quelque soit le mombre des réseaux différents parcourus.

Les lois et règlements des Etats contractants déterminent dans quelle mesure les administrations de chemins de fer soumises à leur autorité ont la faculté de fixer des délais supplémentaires dans les cas suivants :

1° Les jours de foire.

2. Les époques de trafic extraordinaire.

3° Lorsque la marchandise doit traverser un cours d'eau, dont les deux rives ne sont pas reliées par un pont, ou parcourir une ligne de ceinture reliant entre elles les lignes appelées à concourir au transport

4° Pour les lignes secondaires ainsi que pour celles dont les rails n'ont pas l'écartement normal.

Lorsqu'un chemin de fer sera dans l'obligation d'user de l'un des délais supplémentaires facultativement autorisés par les Etats dans les quatre cas ci-dessu, il devra, en apposant sur la lettre de voiture le timbre de la date de transmission au chemin de fer suivant, y inscrire la cause et la durée de l'augmentation du délai dont il aura profité.

Le délai de livraison prend cours à partir de l'heure de minuit après l'acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture. Le délai est observé, lorque, avant qu'il ne soit expiré, la marchandise est remise, ou l'arrivée en est notifiée au destinataire ou à la personne autorisée à la recevoir en conformité des règlements du chemin de fer chargé de la livraison.

Ces mêmes règlements déterminent les formes dans lesquelles la remise de la lettre d'avis sera constatée.

Les délais de livraison cessent de courir pendant la durée des formalités fiscales ou de police, ainsi que pendant tonte interruption du trafic empêchant temporairement de commencer ou de continuer le transport par voie ferrée, et ne résultant pas d'une faute imputable au chemin de fer.

Lorsque le jour qui suit celui de la remise en gare de départ est un dimanche, le délai commence à courir 24 heures plus tard.

De même, lorsque le dernier jour du délai de livraison est un dimanche, le délai n'expire que le jour qui suit immédiatement.

Ces deux exceptions ne sont pas applicables aux marchandises à grande vitesse

Dans le cas où l'un des Etats aurait introduit dans sa législation ou inséré dans les règlements homologués des chemins de fer une clause concernant l'interruption du transport des marchandises pendant le dimanche et certains juors fériés, les délais de transport seraient augmentés à proportion.

§ 7.

(Art. 15 de la convention).

Pour la déclaration prévue dans l'article 15, alinéa 6, l'expéditeur devra se servir du formulaire prescrit par l'annexe 4.

§ 8.

(Art. 32 de la convention).

Une tolérance de 2 °/₀ du poids est accordée pour déchet de route sur le poids des marchandises liquides ou remises à l'état humide, et sur le poids de marchandises sèches désignées ci-après :

bois de teinture râpés et moulus,
écorces,
racines,
bois de réglisse,
tabac haché,
graisses,
savon et huiles fermes,
fruits frais,
feuilles de tabac fraiches,
laine,
peaux,
fourrures,
cuirs,
fruits séchés ou cuits,
tendons d'animaux,
cornes et onglons,
os (entiers et moulus),
poissons séchés,
houblon,
mastic frais.

Pour toutes les autres marchandises sèches de l'espèce désignée à l'article 32 de la convention, cette tolérance est réduite à 1 °/₀.

§ 9.

(Art. 38 de la convention).

La valeur représentant l'intérêt à la livraison devra être inscrite en tontes lettres, à la place réservée à cet effet sur la lettre de voiture.

Dans ce cas il est permis de percevoir une taxe supplémentaire

qui ne pourra pas dépasser, par fraction indivisible de 200 kilmètres, cinq pour mille de la somme déclarée.

La taxe minimum est de cinquante centimes.

§ 10.

(Art. 48 de la convention).

A défaut de conventions spéciales, les délais de livraison déterminés par l'article 14 de la convention et le § 6 des présentes dispositions réglementaires, seront partagés entre les différents chemins qui auront pris part au transport de la manière suivante:

1. Entre deux chemins de fer voisins:

a. Le délai d'expédition, en deux parties égales.

b. Le délai de transport, en raison des distances d'application parcourues sur chacun des deux chemins de fer.

2. Entre trois chemins de fer ou plus:

a. Le premier et le dernier reçoivent d'abord chacun 12 heures de délai d'expédition pour la petite vitesse, et 6 heures pour la grande vitesse.

b. Le reste du délai d'expédition et un tiers du délai de transport sont partagés par parts égales entre le chemins de fer parcourus.

c. Les deux autres tiers du délai de transport sont partagés en raison des distances d'application parcourues sur chacun de ces chemins de fer.

Les délais supplémentaires, auxquels un chemin de fer aurait droit en vertu des disposition spéciales de son règlement d'exploitation seront attribués à ce chemin de fer.

L'intervalle entre le moment où la marchandise est remis au premier chemin de fer, et celui auquel le délai commence à courir, reste exclusivement à la dispotition de ce chemin de fer.

Le partage dont il est question ci-dessus n'est pas pris en considération, si le délai de livraison total est observé.

§ 11.

Dans ceux des Etats contractants où le franc n'est pas employé comme unité monétaire, les sommes indiquées en francs dans les présentes dispositions réglementaires seront exprimées d'aprés l'unité monétaire de ces Etats.

En foi de quoi, les Plénipontentiaires respectifs ont signé.

Fait à BERNE, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(*Seguono le stesse firme della convenzione*).

Annexe 1

Prescriptions relatives aux objets admis au transport sous certaines conditions.

I.

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans de rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin d toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés, pour que les boites en ferblanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre, ni un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait, doivent être en fortes plances, épaisses de 22 millimètres au moins, assemblées avec rainures, et tenues par des vis en bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 0,06 mètre cube.

Les pétards ne seront admis au transport, que lorsque les lettres de voiture seront revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II.

Les capsules pour armes à feu et projectiles, les pastilles fulminantes, les amorces non explosives et les gargousses doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules » ou « pastilles fulminantes », etc.

III.

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que allumettes-bougies, allumettes d'amadou) seront emballées avec soin dans des récipients de fort tôle ou de bois très-solide, de 1,2 mètre cube au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

IV.

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n. III.

V.

Les boites extincteurs Bucher dans des douilles en ferblanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI.

Le phosphore (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boites en ferblanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pésent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de « phosphore jaune (blanc) ordinaire » et celle de « haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boites en ferblanc bien soudées et placées avec de la sclure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication « phosphore rouge ».

VII.

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des boites en ferblanc hermétiquement closes; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins, que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, la cargaison devra être parfaitement couverte avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'Administration du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

VIII.

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodium, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en laine à collodium, n'est pas admise au transport, à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessication.

IX.

L'éther sulfurique, ainsi que les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grandes quantités (les gouttes d'Hoffmann et le collodium) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage aura la conformité suivant:

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de sable fossile ou autres substances meubles.

2° Quand les vases sont emballés, isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangés avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

X.

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes:

soit

1° en vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes,

ou,

2° en vases de ferblanc de 75 khilogrammes brut au plus, renforcés, à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront, soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sable fossile ou autres substances meubles,

ou

3° en vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, sables fossile ou autres substances meubles.

XI.

L'esprit de bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient en voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n. IX pour l'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XII.

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII.

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus de papier collé contre les parois.

XIV.

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

XV.

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulforique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau forte) sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients seront hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies d'anses solides pour en faciliter le maniement.

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bons fermoirs.

2° Les acides minéraux doivent sous la réserve des dispositions du n. XXXV, toujours être chargés séparément et ne pouveut notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions sous 1 et 2 s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI.

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous n. XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XVII.

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le n. XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées dans les récipients d'un volume au moins egal à leur contenu de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII.

L'acide sulfurique anhydre (anhydrite, huile fixe) ne peut être transporté que :

1° dans des boîtes de ferblanc, fortes, étamées et bien soudées, ou

2° dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que poussière de scories, terre d'infusoires, cendre ou autres et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du N° XV, 2 et 3 sont applicables.

XIX.

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles éthérées et graisses, ainsi que pour toutes les espèces d'essences, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n. IX) et de l'essence de pétrole (voir n. XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit de vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n. XI, on appliquera en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n. XV, 1, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XX.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer ;

les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (Solaroel, photogène, etc);

les huiles préparées avec le goudron de houille (benzole, toluole, xylole, cumole, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine); sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a) dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c) dans des vases en verre; en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles;

bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du n. 8 qui précèdent sont aussi applicables au tonneaux et autre récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du present numéro ont un poids spécifique d'au moins, 0,780 ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le primier alinea du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n. XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI.

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte, et les produits de la distillion du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17,5° du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et Putzöl).

Les articles précités sont soumis aux dispositions suivantes:

1° Ces objets, à moins que des voitures spécialement construites à cet effet (wagons-citernes) ne soient employées, ne peuvent être transportés que

a) dans des tonneaux particulièrement bons et solides,

ou

b) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

c) dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, il doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir N. XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les cuveaux ou paniers arrimés doivent porter sur une étiquette apparente avec le mot « inflammable, » imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main. » Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: « à manœuvrer avec précaution. »

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0 780 et de plus de 0 680 à une température de 17,5° Celsius. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, l'on appliquera les conditions de transport du n. XXII concernant l'essence de pétrole, ecc.

XXII.

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spécifique de 0,680 ou moins à une température de 17,5° Celsius.

Les produits précités sont soumis aux conditions suivantes:

1° Ces objets ne peuvent être transportés que

a) dans des vases en métal étanches et capables de résister,

ou

b) dans des vases en verre, en ce dernier cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées:

aa) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre fossile ou autres substances meubles.

bb) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoie est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et d'anses, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle consistant en paille, joncs, roseaux ou matières analogues doit être imprégne de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes.

2° Les vases que se détérioreront pendant le transport, seront immédiatement déchargés et vendus avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur.

3. Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté.

4° Les dispositions sous 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les anses.

7° Dans les wagons, le paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans supérposition.

8° Chaque colis isolé, ainsi que les paniers ou cuveaux arrimés, doivent porter sur une étiquette apparente, avec le mots « inflammable », imprimé sur fond rouge, les mots « à porter à la main ». Les wagons devront être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription: « à ranger avec précaution ».

XXIII.

Le transport d'huile de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur ainsi que d'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n. XXXV.

XXIV.

Les substances arsénicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsénicale coagulé), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsénical écailleux ou pierre à mouches), etc., ne sont admis ou transport que

1° si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles et avec de la coleur noire à l'huile l'inscription: « arsenic (poison) », et

2° si l'emballage est fait de la manière suivante:

soit

a) en tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles de caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec at garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre

ou

b) en sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec,

ou

c) en cylindres de ferblanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

XXV.

Les substances arsénicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumis aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1 et sous XV, 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

XXVI.

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produit mercuriels, tels que: sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, tels que: litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb; poussière de zinc, cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés ou moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou qandes devront être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

XXVII.

La levure, liquide ou solide, ne sera reçue que dans des vases qui ne sont pas fermés hermétiquement.

XXVIII.

Le noir de fumée ne sera admis à l'expédition qu'en tonnelets emballés dans de solides paniers, ou dans des vases garnis à l'intérieur de papier, de toile ou autre éloffe semblable, collée sur les parois.

XXIX.

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au trans port que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage soit

a) des boites de forte tôle hermétiquement fermées;

ou

b) des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très-fort et très-ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sot vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier et d'étoffe.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettse de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX.

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous d'un centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expédiée, la lettre de voiture devra indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI.

La laine, particulièrement la laine artificielle (laine Mungo ou Shoddy) et les déchets de laine, déchets de drap, déchets de filature, de coton, et de fil de coton, les mailles de corps, les mailles de jeu, la soie et les déchets de soie, le lin, le chanvre, les étoupes, les chiffons et autres objets de ce genre, ne devront être transportés, s'ils sont graissés, que dans des wagons découverts et sans couverture, à moins que l'expéditeur ne s'entende avec le chemin de fer pour l'envoi en wagons couverts. (Pour la laine ayant servi au nettoyage voir alinéa 3).

La lettre de voiture devra indiquer si les dits objets sont graissés ou non, dans le cas contraire ils seront considérés et traités comme étant graissés.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts solides et hermétiquement fermés.

XXXII.

Les déchets animaux sujets à putréfaction, tels que peaux fraîches non salées, graisses, tendons, os, cornes, sabots, ne sont acceptés et transportés qu'aux conditions suivants:

1° Les transports doivent être annoncés par l'expéditeur au bureau des marchandises de la gare de départ et être amenés à l'heure fixée par ledit bureau pour le chargement.

2° Les envois isolés ne sont admis qu'emballés dans de bons tonneaux, baquets ou caisses, bien fermés.

3° Les tendons frais, les colles matiéres non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces objets, de même les peaux fraîches non salées, ne sont admis que dans l'emballage prescrit au n. 2, même pour les chargements par wagon complet.

4° Le transport de tous les autres objet de cette catégorie par wagon entier est effectué en wagons découverts, munis d'une bâche. Les bâches nécessaires seront fournies par l'expéditeur.

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix du transport.

6° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

XXXIII.

Le soufre non emballé n'est expédié que dans de wagons fermés.

XXXIV.

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs et de lin), joncs (à l'exclusion du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n. XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les tissus de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps póreaux inflammables, de même le plâtre, les cendres lessivées de chaux et trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèreront eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV.

Quand les produits chimiques spécifiés sous les n°s IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les n°s IX, XI, XVI (à l'exception du brôme), XIX à XXIII inclus, d'une part, et ceux spécifiés sous le n° XV (y compris le brôme jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps renfermés dans des flaçons de verre ou de ferblanc doivent être emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

Fait à Berne, le quatorze octobre de l'année mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Seguono le stesse firme della Convenzione).

Transport international par chemins de fer

DUPLICATA DE LA LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer

N° ____ Propriétaire ____
N° ____ Propriétaire ____
N° ____ Propriétaire ____ } des wagons

N° ____ Pos. ____ } de la feuille de route

Mr ____ 1)

Vous recevrez les marchandises ci-après détaillées aux conditions de la convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer, ainsi qu'a celles des règlements et tarifs des chemins de fer, qui sont applicables au présent envoi.

1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, N°., pays). Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Marques et numéro	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclarations prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé

Total des: Intérêt à la livraison; Débours; Remboursements — en toutes lettres

Montant.

Détail des débours et des Remboursements

Déclaration de port payé par l'expéditeur

Timbre de la station d'*expédition*

Timbre du *pesage*

Timbre de la station *destinataire*

____ le ____ 18__

Signature et adresse de l'expéditeur

TRANSPORT INTERNATIONAL PAR CHEMINS DE FER

Transport international par chemins de fer

Annexe 2.

LETTRE DE VOITURE

(Formulaire I) **Petite vitesse** (papier blanc)
(Formulaire II) **Grande vitesse** (papier rose foncé)

Timbre de contrôle du chemin de fer

Nº ____ Propriétaire ____ Nº ____ Propriétaire ____ Nº ____ Propriétaire ____ des wagons

Nº ____ Pos. ____ de la feuille de route

Chemin de fer expéditeur

Chemin de fer destinataire

Station destinataire

Mr 1) ____

Vous recevrez les marchandises ci-aprés détaillées aux conditions de la conventions internationale sur le transport de marchandises par chemin de fer, ainsi qu'à celles des règlements et tarifs des chemins de fer, qui sont applicables au present envoi.

1) Nom et adresse du destinataire (ville, station correspondante, rue, Nº, pays) Mentionner, pour les envois en destination de la France ou de l'Italie, si la marchandise est livrable en gare ou à domicile.

Marque et numéro	Nombre	Nature de l'emballage	Désignation de la marchandise	Poids brut réel en kilogrammes	Poids arrondi pour le calcul des frais de transport en kilogrammes	Déclaration pour l'accomplissement des formalités en douane, octroi ou police; indications de documents et d'autres annexes, y compris les plombages. Autres déclaration prévues par les lois ou règlements respectifs.	Tarifs et itinéraires réclamés

Port payé

Total des Intérêt à la livraison / Débours / Rembourements — en toutes lettres

Montant.

Détail des débours et des Remboursements

Déclaration de port payé par l'expéditeur

Timbre de la station d'*expédition*

Timbre du *pesage*

Timbre de la station *destinataire*

____ le ____ 18__

Signature et adresse de l'expéditeur

Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Frais perçus	NOTE	Unité de taxe pour 100 kilogr.	à percevoir	Timbre des stations de transit et justification des délais supplémentaires
	Débours				*Report* . .			
	Remb ursements . .							
	Provision							
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
					Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison . . .			
					Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison . . .				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison . . .			
	Frais de transport jusqu'à				Frais de transport jusqu'à			
	Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison . . .				Taxe supplémentaire pour la déclaration représentant l'intérêt à la livraison . . .			
	Report . .							

Faits à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Italie :
A. Peiroleri.

Pour l'Allemagne :
Otto von Bülow.

Pour l'Autriche-Hongrie :
Seiller.

Pour le Belgique :
Jooris.

Pour la France :
C.te de Diesbach.
E. George.

Pour le Luxembourg :
W. Leibfried.

Pour les Pays-Bas :
T. M. C. Asser.
J. C. M. van Riemsdyk.

Pour la Russie :
A. Hamburg.
N. Isnard.

Pour la Suisse
Welti.
Farner.

Annexe 3

DÉCLARATION

Le bureau de marchandises du chemin de fer ____________
à ____________ a, sur ma (notre) demande accepté au transport par chemin de fer en destination de ____________
les marchandises ci-après désignées et portant les marques suivantes, ainsi qu'il résulte de la lettre de voiture en date de ce jour ____________ savoir:

____

____

____

Je (Nous) déclar____ formellement par la présente que ces marchandises ont été remises au transport

sans emballage

____________ (*)

avec un emballage défectueux notamment:

____

____

____

____

et qu'il est en fait mention dans la lettre de voiture.

____________, le ____________

(*) Sera à rayer, selon le conditionnement de la marchandise, ou « sans emballage » ou « avec un emballage défectueux notamment ».

Lorsqu'il s'agit d'une expédition se composant de plusieurs colis, la déclaration ne doit porter que sur ceux de ces colis qui seront remis au transport sans emballage ou avec un emballage défectueux.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Italie: **A. Peiroleri.**	*Pour le Luxembourg:* **W. Leibfried.**
Pour l'Allemagne: **Otto von Bülow.**	*Pour le Pays-Bas:* **T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.**
Pour l'Autriche Hongrie: **Seiller.**	*Pour la Russie:* **A. Hamburger. N. Isnard.**
Pour le Belgique: **Joorls.**	*Pour la Suisse:* **Welti. Farner.**
Pour la France: **C.te de Diesbach. E. George.**	

Annexe 4.

DISPOSITION ULTÉRIEURE

____________, le ____________ 18__

La gare de ____________ du chemin de fer le ____________
est priée de ne pas livrer au destinataire M. ____________
à ____________ désigné dans la lettre de voiture du ____________ 18__ l'expédition ci-apres spécifiée:

Marques et Numéro	Nombre	Nature de l'emballage	Designation de la marchandise	Poids en kilogr.

mais de

1° la faire retourner à mon adresse.

2° l'envoyer à M. ____________
à ____________ station du chemin de fer de ____________

(Signature)

Observations. On rayera la disposition qui ne convient pas à chaque cas particulier.

Dans le cas n. 2, il n'est permis de désigner qu'un suel destinataire, soit à *la gare de destination primitive*, soit à *une gare intermédiaire*.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

Pour l'Italie: **A. Peiroleri.**	*Pour le Luxembourg:* **W. Leibfried.**
Pour l'Allemagne: **Otto von Bülow.**	*Pour les Pays Bas:* **T. M. C. Asser. J. C. M. van Riemsdyk.**
Pour l'Autriche-Hongrie: **Seiller.**	*Pour la Russie:* **A. Hamburg. N. Isnard.**
Pour la Belgique: **Joorls.**	*Pour la Suisse:* **Welti. Farner.**
Pour la France: **C. de Diesbach. E. George.**	

Protocole

Au moment de procéder à la signature de la convention conclue à la date de ce jour, les Plénipotentiaires soussignés ont déclaré et stipulé ce qui suit:

1° Au sujet de l'article premier, il est entendu que les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même Etat, et qui n'empruntent le territoire d'un autre Etat qu'en transit sur une ligne exploitée par une administration dépendante de l'Etat d'où part l'expédition, ne sont pas considérés comme transports internationaux.

Il est de même entendu que les dispositions de la présente convention ne sont pas applicables aux transports qui s'effectuent d'un point quelconque du territoire d'un Etat, en destination, soit de la gare frontière d'un Etat limitrophe où doivent s'accomplir les formalités de douane, soit d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne réclame l'application de la présente convention. Il en est de même pour les transports effectués de la gare frontière ou de l'une des stations intermédiaires ci-dessus désignées à une gare de l'autre Etat.

2° Au sujet de l'article onze, il est déclaré par les soussignés qu'ils ne peuvent prendre aucun engagement qui limiterait la liberté d'action des Etats dans la réglementation du trafic intérieur de leurs chemins de fer. Ils constatent, du reste, chacun en ce qui concerne l'Etat qu'il représente, que cette réglementation est actuellement en harmonie avec les principes posés dans l'article onze de la convention; et ils considèrent comme désirable que cette harmonie soit maintenue.

3° Il est entendu que la convention ne modifie en rien les rapports des chemins de fer avec les Etats dont ils dépendent, rapports qui continueront à être réglés par la législation de chaque Etat, et que notamment la convention n'apporte aucune dérogation aux dispositions en vigueur dans chaque Etat concernant l'homologation des tarifs et des conditions de transport.

4° Il est entendu que le Règlement relatif à l'institution d'un office central, ainsi que les dispositions règlementaires pour l'exécution de la convention internationale sur le transport des marchandises par chemins de fer, de même que les annexes 1, 2, 3 e 4 auront la même valeur et durée que la convention elle-même.

Le présent Protocole, qui sera ratifié en même temps que la con-

vention conclue à la date de ce jour, sera considéré comme faisant partie intégrante de cette convention et aura la même valeur et durée.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires ont signé ce protocole.

Fait à Berne, le quatorze octobre mil huit cent quatre-vingt-dix.

(Seguono le stesse firme della Convenzione).

Il Numero 709 della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Visto l'art. 116 del testo unico delle leggi sul reclutamento del Regio Esercito, approvato con regio decreto 6 agosto 1888 n. 5655;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari della Guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La somma da pagarsi al tesoro dello Stato per contrarre l'arruolamento volontario di un anno nel regio esercito, per l'anno 1893, è stabilita in lire milleseicento per l'arruolamento nell'arma di cavalleria, e in lire milleduecento per l'arruolamento nelle altre armi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1892.

UMBERTO.

PELLOUX.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONACCI.

Il Numero **DCCCLXXIII** *(Parte supplementare) della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vedute le deliberazioni della Congregazione di carità e del Consiglio comunale di Lodi (Milano) colle quali si propone il concentramento nella Congregazione stessa delle Opere pie elemosiniere Botti Annunziata, Berlucchi Giovanna e Francesco Ferrari, amministrate dalla fabbriceria della Cattedrale di Lodi;

Veduto il voto favorevole al concentramento della Giunta provinciale amministrativa di Milano;

Veduta la legge 17 luglio 1890 n. 6972;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'Amministrazione delle Opere pie Botti Annunziata, Berlucchi Giovanna, Ferrari Francesco, sono concentrate nella Congregazione di carità di Lodi.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1892.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Visto, *Il Guardasigilli:* BONACCI.

Il N. **DCCCLXXIV** *(parte supplementare) della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduta la proposta d'ufficio fatta dal prefetto di Vicenza, per il concentramento dell'Opera pia denominata « Pio Istituto Commissaria Lazzari », in comune di Crosara (Vicenza), avente scopo dotale ed elemosiniero, con determinati oneri di culto a favore della frazione e parrocchia di Crosara, in amministrazione del parroco e di tre fabbricieri;

Veduto il reclamo presentato contro tale proposta dagli amministratori, e da altri cittadini;

Veduto il voto favorevole al concentramento espresso dalla Giunta provinciale amministrativa di Vicenza;

Veduta la legge 17 luglio 1890 n. 6972;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri:

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'Amministrazione dell'Istituto di beneficenza, denominato « Pio Istituto Commissaria Lazzari », è concentrata nella Congregazione di carità di Crosara.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 novembre 1892.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Visto, *il Guardasigilli:* BONACCI.

Il Numero **DCCCLXXV** *(Parte supplementare) della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduto l'art. 8 della legge 26 luglio 1868 n. 4513;

Vedute le deliberazioni 3 agosto e 14 settembre 1892, della Giunta provinciale amministrativa di Ferrara, colle quali vengono introdotte alcune modificazioni nel regolamento della tassa sul bestiame, e viene adottato un nuovo testo da sostituirsi a quello attualmente vigente in quella provincia;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro del Tesoro, *interim* delle Finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

È approvato il nuovo regolamento per l'applicazione della tassa sul bestiame nella provincia di Ferrara, adottato da quella Giunta provinciale amministrativa colle deliberazioni del 3 agosto e 14 settembre 1892.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Monza, addì 15 novembre 1892.

UMBERTO.

GRIMALDI.

Visto, *Il Guardasigilli*: BONACCI.

Il N. **DCCCLXXVI** *(Parte supplementare) della Raccolta Ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la domanda della Società di mutuo soccorso fra gli operai di Altavilla Vicentina, per essere autorizzata ad acquistare un appezzamento di terreno di metri quadrati trecento, pel prezzo di lire cinquecento, allo scopo di costruire la residenza degli uffici sociali;

Visto il verbale 20 marzo 1892 dell'assemblea generale della Società predetta, dal quale risulta l'impegno assunto dai soci presenti, artigiani e muratori, di prestare gratuitamente l'opera propria per la costruzione del fabbricato;

Vista la legge 5 giugno 1850 n. 1037;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segratario di Stato per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La Società di mutuo soccorso fra gli operai di Altavilla Vicentina è autorizzata ad acquistare un appezzamento di terreno, di metri quadrati trecento e al prezzo di lire cinquecento, allo scopo di costruirvi la residenza degli uffici sociali.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1892.

UMBERTO.

LACAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: BONACCI.

Il numero **DCCCLXXVII** *(Parte supplementare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene il seguente decreto:*

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Vista la domanda della Società Virgiliana di mutuo soccorso fra gli operai di Mantova, per essere autorizzata ad accettare il lascito di lire 300, disposto a suo favore del fu sig. Accordi Giuseppe Domenico;

Visto il testamento 22 giugno 1889 depositato presso il notaio dott. Visentini Gaetano di Mantova, con atto pubblico 26 dicembre 1890 n. 8768|12158, col quale il prefato sig. Accordi Giuseppe Domenico legava alla Società Virgiliana di mutuo soccorso fra gli operai di Mantova la somma di lire 300 pagabili entro due anni dalla morte del testatore senza decorrenza interinale di alcun interesse e senza obbligo da parte della erede Congregazione di carità di Castellucchio di dare cauzione;

Vista la legge 5 giugno 1850 n. 1037;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per l'Agricoltura, l'Industria e il Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La Società Virgiliana di mutuo soccorso fra gli operai di Mantova, è autorizzata ad accettare il legato di lire 300, disposto a suo favore dal fu sig. Accordi Giuseppe Domenico di Mantova.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1892.

UMBERTO.

LACAVA.

Visto, *Il Guardasigilli*: BONACCI.

Relazione *di S. E. il Ministro dell'Interno* **a S. M. il Re,** *nell'udienza del 15 dicembre 1892, circa la proroga dei poteri al R. Commissario di Belvedere Marittimo (Cosenza).*

SIRE!

Il 29 corrente scade il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Belvedere Marittimo, che fu sciolto col decreto di V. M. delli 11 settembre u. p.

Il riordinamento dell'amministrazione richiede un tempo maggiore di quello ordinario stabilito dalla legge; epperò mi onoro proporre alla M. V. la proroga dei poteri al Commissario per due mesi.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Veduto il Nostro decreto 11 settembre 1892, col quale fu sciolto il Consiglio comunale di Belvedere Marittimo, in provincia di Cosenza;

Veduto l'articolo 268 della legge comunale e provinciale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Belvedere Marittimo, è prorogato di due mesi.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 15 dicembre 1892.

UMBERTO.

GIOLITTI.

Relazione *di S. E. il Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re,** *nell'udienza del 15 dicembre 1892, circa la proroga dei poteri al R. Commissario straordinario di Scordia (Catania).*

SIRE,

Il Consiglio comunale di Scordia fu sciolto con decreto della M. V. del 25 settembre u. p., oltre che per le dimissioni di quattordici consiglieri, anche per gravi disordini amministrativi. Rimediare a tutti questi nel solo periodo ordinario stabilito dalla legge non è possibile. Mi onoro quindi proporre alla M. V. la proroga dei poteri al R. commissario per un mese.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Veduto il Nostro decreto 25 settembre 1892, col quale fu sciolto il Consiglio comunale di Scordia, in provincia di Catania;

Veduto l'articolo 268 della legge comunale e provinciale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Scordia, è prorogato di un mese.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 15 dicembre 1892.

UMBERTO

GIOLITTI.

Relazione *di Sua Eccellenza il Ministro dell'Interno a* **S. M. il Re,** *in udienza del 15 dicembre 1892, sulla proposta di scioglimento del Consiglio comunale di S. Giovanni a Teduccio (Napoli).*

SIRE!

L'Amministrazione comunale di S. Giovanni a Teduccio compie atti manifestamente abusivi ed illegali, suscitando nella popolazione il più grande malcontento. Indarno l'Autorità tutoria ed il Prefetto si rifiutano di approvare le deliberazioni di quel comune, prese in onta alle leggi e per fini partigiani: le deliberazioni si eseguono egualmente; ed anzi spesso accade che l'autorizzazione sia richiesta quando già il provvedimento è stato eseguito.

Per impedire che il disordine economico ed amministrativo derivante da questo stato di cose vada aumentando, il Prefetto di Napoli ritiene indispensabile lo scioglimento di quel Consiglio comunale; epperciò mi onoro di sottoporre all'Augusta firma della M. V. lo schema di decreto che in tal senso provvede.

Il Ministro
GIOLITTI.

UMBERTO I.

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'Interno, Presidente del Consiglio dei Ministri;

Visti gli articoli 268 e 269 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato col R. decreto 10 febbraio 1889 n. 5921 (serie 3ª);

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Consiglio comunale di S. Giovanni a Teduccio, in provincia di Napoli, è sciolto.

Art. 2.

Il signor cav. Gargiulo Giuseppe, è nominato Commissario straordinario per l'amministrazione provvisoria di detto Comune, fino allo insediamento del nuovo Consiglio comunale ai termini di legge.

Il Nostro Ministro predetto è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 18 dicembre 1892.

UMBERTO.

GIOLITTI.

NOMINE, PROMOZIONI E DISPOSIZIONI

Disposizioni *fatte nel personale dell'Amministrazione carceraria:*

Con R. decreto del 21 novembre 1892:

Lualdi Angelo, contabile nell'Amministrazione degli Stabilimenti carcerari e dei Riformatorii governativi, in aspettativa per motivi di salute, è stato richiamato in attività di servizio a decorrere dal 1º dicembre 1892.

Disposizioni *fatte nel personale del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.*

Con Decreto Reale 21 novembre 1892 l'Ing. Origo Ferdinando è dispensato, dal 1° ottobre u. s., dalla carica di R. Ispettore allievo di 2ª classe nel R. Ispettorato generale delle Strade ferrate, in seguito alla di lui nomina a Commissario di 2ª classe nelle Dogane.

BOLLETTINO SETTIMANALE N. 50

delle malattie contagiose epizootiche del Regno d'Italia

fino al dì 17 di decembre 1892

REGIONE I. — Piemonte.

Alessandria — Carbonchio essenziale: 1, letale, a Calosso.
Novara — Pleuropneumonite essudativa contagiosa: 2 bovini a Trecate (abbattuti).

REGIONE II. — Lombardia.

Pavia — Carbonchio: 3 bovini, morti, a Caminate, Fortunago e Ruino.

REGIONE III. — Veneto.

Vicenza — Febbre aftosa: 35, in 4 stalle a Sarcedo, Sarego, Schio
Carbonchio sintomatico: 5, a Mantova, Roana, Rossano.
Belluno — Id.: 1, a Sedico, letale.
Treviso — Id.: 1 bovino, morto, a Motta di Livenza.
Febbre aftosa: 7 bovini, a Sernaglia.
Venezia — Id.: 5 bovini, a Scorzè.
Padova — Id.: 5, a Battaglia.
Carbonchio essenziale: 4 letali, a Cittadella.

REGIONE V. — Emilia.

Piacenza — Febbre aftosa: 6 bovini, a Mortizza.
Modena — Carbonchio essenziale: 5 bovini, morti, a Mirandola, Carpi, Nonantola e Modena.
Ferrara — Febbre aftosa: 61 bovini, a Ferrara.
Affezione morvofarcinosa: 2 letali, a Ferrara.
Bologna — Id.: 1 letale a Vergato.
Carbonchio: 5 bovini, morti, a Crevalcore.
Febbre aftosa: 13 bovini, a Calderara e Vergato.
Ravenna — 6 bovini, a Faenza.

REGIONE VI. — Marche ed Umbria.

Perugia — Carbonchio essenziale: 2 bovini, morti, a Montefalco e Masserano.
Tifo petecchiale dei suini: 12 a Monteleone.
Carbonchio sintomatico: 2 bovini, morti, a Rieti.
Affezione morvofarcinosa: 1 a Foligno.

REGIONE VIII. — Lazio.

Roma — Scabbie degli ovini: 2 mandre di 100 capi, a Tolfa.
Carbonchio: 1 suino, morto, a Farnese.

REGIONE IX. — Meridionale Adriatica.

Lecce — Affezione morvofarcinosa: 1, a Lecce (abbattuto).

REGIONE X. — Meridionale Mediterranea.

Caserta — Affezione morvofarcinosa: 2, a Nola.
Carbonchio: 2 bovini, ad Esperia e Roccaromana.
Napoli — Id.: 1 letale, a Napoli.

REGIONE XI. — Sicilia.

Catania — Carbonchio: 1 bovino, morto, a Paternò.

Roma, dal Ministero dell'Interno.

Il Direttore della Sanità Pubblica
PAGLIANI.

MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO

RIASSUNTO delle notizie telegrafiche pervenute al Ministero sull'esito del raccolto delle castagne nel 1892.

REGIONI AGRARIE	RACCOLTO del 1891 — Quintali di castagne	RACCOLTO 1892		CENTESIME PARTI DEL RACCOLTO 1891-92 che risultarono di qualità			
		in rapporto in centesimi al raccolto del 1891	Quintali di castagne	ottima	buona	mediocre	cattiva
Regione I. Piemonte	327,549	—	358,210	»	»	»	»
» II. Lombardia	97,938	—	142,221	»	»	»	»
» III. Veneto	63,096	—	57,796	»	»	»	»
» IV. Liguria	464,089	—	418,299	»	»	»	»
» V. Emilia	147,719	—	183,586	»	»	»	»
» VI. Marche ed Umbria	62,937	—	74,314	»	»	»	»
» VII. Toscana	714,055	—	726,476	»	»	»	»
» VIII. Lazio	64,589	—	48,442	»	»	»	»
» IX. Meridionale Adriatica	34,162	—	41,090	»	»	»	»
» X. Meridionale Mediterranea	602,708	—	479,142	»	»	»	»
» XI. Sicilia	30,306	—	30,768	»	»	»	»
» XII. Sardegna	3,935	—	4,712	»	»	»	»
REGNO	2,613,083	—	2,565,056	»	»	»	»

MINISTERO DELLE POSTE E TELEGRAFI

(SERVIZIO DEI TELEGRAFI)

Avviso.

Il giorno 15 corrente, in Casalnuovo di Napoli, provincia di Napoli, ed il 16 corrente, in Castelmauro, provincia di Campobasso, è stato aperto un ufficio telegrafico governativo al servizio pubblico, con orario limitato di giorno.

È stato pure pure attivato, il giorno 15 corrente, il servizio telegrafico pubblico, con orario limitato, nella stazione ferroviaria di Quero-Vas, provincia di Belluno.

Roma, li 18 dicembre 1892.

CONCORSI

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Avviso di concorso.

È indetto in Roma, presso il Ministero dell'Istruzione, un pubblico concorso per titoli:

1° alla cattedra di geografia vacante nel R. Istituto tecnico d Roma;

2° alla cattedra di lingua inglese, vacante nel R. Istituto tecnico di Milano;

col grado di professore titolare di terza classe e con lo stipendio di L. 2160 annue, sempre che la Commissione giudicatrice non proponga la concessione di un grado e di uno stipendio minore Tale stipendio potrà essere anche di L. 2400 o di L. 2640, quando il concorrente designato ne percepisca uno uguale o rispettivamente superiore, come insegnante governativo.

Coloro che intendono di prendere parte al concorso, debbono presentare apposita istanza, in carta da bollo da L. 1,20, e provare con documenti legali di possedere i requisiti, di cui all'art. 206 (*) della legge 13 novembre 1859 n. 3725.

A tali documenti gli aspiranti dovranno aggiungere:

1° il certificato di nascita;

2° un attestato medico debitamente autenticato, comprovante la loro sana e robusta costituzione fisica;

3° la fedina criminale;

4° l'attestato di buona condotta;

5° un cenno riassuntivo degli studi fatti e della carriera didattica.

Gli attestati di cui ai numeri 2, 3 e 4, dovranno essere di data posteriore al 31 luglio 1892.

Di tutti i documenti annessi all'istanza dev'essere fatto uno speciale elenco separato.

Sono escluse dal concorso le opere manoscritte.

Gl'insegnanti che prestano servizio governativo, con diritto a pensione di riposo, saranno ammessi al concorso qualunque sia la loro età.

Non potranno essere ammessi al concorso coloro i quali al 1° gennaio 1893, avranno superato l'età di 40 anni, a meno che si tratti di persone le quali abbiano già prestato un servizio governativo, con diritto a pensione di riposo, non inferiore al tempo che esse conteranno oltre i 40 anni.

Gli aspiranti al concorso, che già fanno parte del ruolo degl'insegnanti addetti agli Istituti di istruzioni dipendente da questo Ministero, sono dispensati dal presentare i documenti indicati coi numeri 1, 2, 3 e 4.

(*) Art. 206. Non saranno ammessi al concorso se non coloro che siano dottori aggregati o laureati nella facoltà cui si riferisce la materia dell'insegnamento al quale si vuol provvedere; ovvero siano in possesso di un altro titolo legale, da cui consti dei loro studi e della loro capacità, circa le materie del concorso. Il Ministero potrà però dispensare da questi requisiti le persone note per la loro dottrina in tali materie.

Il tempo utile per la presentazione al Ministero della Pubblica Istruzione (Divisione dell'Insegnamento tecnico) delle domande d'iscrizione al concorso, scade il 16 gennaio 1893.

I concorrenti indicheranno nella dimanda, e con la massima esattezza, il loro domicilio, affinchè possano essere loro fatte le comunicazioni necessarie.

Per ottenere la cattedra vacante, il candidato prescelto dovrà rinunciare a tutti gli altri uffici occupati, riservandosi il Ministero di giudicare se potrà godere dei benefici concessi dalla legge sui cumuli degli impieghi.

Le dimande non conformi alle disposizioni del presente avviso non saranno prese in considerazione.

Dal Ministero della Pubblica Istruzione il 16 novembre 1892.

Il Direttore
Capo della Divisione dell'insegnamente tecnico
A. GHERZI.

4

BOLLETTINO METEORICO
DELL'UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 17 dicembre 1892.

STAZIONI	STATO DEL CIELO 7 ant.	STATO DEL MARE 7 ant.	TEMPERATURA Massima nelle 24 ore precedenti	TEMPERATURA Minima nelle 24 ore precedenti
Belluno	3[4 coperto	—	4 1	— 2 6
Domodossola	sereno	—	14 0	— 1 0
Milano	nebbioso	—	10 3	— 0 3
Verona	sereno	—	—	0 6
Venezia	sereno	calmo	6 3	1 6
Torino	sereno	—	8 0	0 2
Alessandria	sereno	—	7 5	— 1 3
Parma	sereno	—	6 1	— 2 3
Modena	1[4 coperto	—	5 5	— 2 2
Genova	sereno	calmo	14 6	8 5
Forlì	1[4 coperto	—	4 9	0 5
Pesaro	sereno	legg. mosso	8 1	— 1 0
Porto Maurizio	sereno	calmo	14 0	2 9
Firenze	nebbioso	—	8 0	— 1 1
Urbino	sereno	—	9 4	0 4
Ancona	sereno	calmo	8 0	4 0
Livorno	sereno	calmo	13 0	3 3
Perugia	sereno	—	8 8	3 4
Camerino	1[4 coperto	—	10 2	2 2
Chieti	sereno	—	11 4	— 0 4
Aquila	sereno	—	12 0	0 0
Roma	sereno	—	12 1	2 7
Agnone	sereno	—	14 0	1 1
Foggia	—	—	—	—
Bari	sereno	calmo	12 6	6 2
Napoli	sereno	calmo	12 9	8 6
Potenza	1[2 coperto	—	8 9	3 0
Lecce	sereno	—	14 1	8 5
Cosenza	1[4 coperto	—	14 2	5 0
Cagliari	sereno	calmo	16 0	6 3
Reggio Calabria	1[4 coperto	calmo	16 4	10 6
Palermo	sereno	legg. mosso	19 5	6 9
Catania	sereno	calmo	16 3	8 9
Caltanissetta	sereno	—	12 6	7 5
Siracusa	3[4 coperto	mosso	16 9	11 5

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano
Il dì 17 dicembre 1892

Il barometro è ridotto al zero. L'altezza della stazione è di metri 49,6.

Barometro a mezzodì 773.5
Umidità relativa a mezzodì 70

Vento a mezzodì . . . . . . Nord debole.
Cielo. . . . . sereno.

Termometro centigrado { Massimo 13°,0 / Minimo 2°,7.

Pioggia in 24 ore: — —

Li 17 dicembre 1892.

In Europa pressione anticiclonica intorno alla Svizzera, bassa sulla Scandinavia, abbastanza elevata in generale. Zurigo 777; Algeri 767; Arcangelo 763; Norvegia centrale 741.

In Italia nelle 24 ore: barometro salito dovunque, fino a dieci mill. al Nord, tre a quattro mill. in Sicilia; nebbie sulla valle padana, venti qua e là freschi settentrionali; brinate e diverse gelate sull'Italia superiore.

Stamane: cielo sereno; venti settentrionali generali, freschi ad abbastanza forti nel Canale d'Otranto, generalmente deboli altrove.

Barometro a 776 mill. all'estremo Nord, a 771 Sardegna, Palermo, Corfù.

Mare agitato nel Canale di Otranto, mosso lungo la costa ionica.

Probabilità: venti deboli settentrionali al Nord, freschi intorno al levante nel Tirreno, del primo quadrante nell'Ionio; cielo generalmente sereno sul continente; vario nelle Isole, brinate e qualche gelata nel continente.

BOLLETTINO METEORICO

DELL'UFFICIO CENTRALE DI METEOROLOGIA E GEODINAMICA

Roma, 18 dicembre 1892.

STAZIONI	STATO DEL CIELO 7 ant.	STATO DEL MARE 7 ant.	TEMPERATURA Massima	TEMPERATURA Minima
			nelle 24 ore precedenti	
Belluno	1/4 coperto	—	6 2	— 3 0
Domodossola	sereno	—	8 0	— 2 0
Milano	1/4 coperto	—	2 0	— 3 2
Verona	sereno	—	9 3	— 4 2
Venezia	sereno	calmo	7 9	— 2 0
Torino	sereno	calmo	5 6	— 2 0
Alessandria	sereno	—	3 5	— 3 6
Parma	sereno	—	1 9	— 2 6
Modena	sereno	—	5 4	— 2 3
Genova	sereno	calmo	14 4	8 9
Forlì	sereno	—	6 2	0 5
Pesaro	nebbioso	calmo	6 6	— 0 5
Porto Maurizio	sereno	calmo	15 4	4 1
Firenze	nebbioso	—	4 0	— 2 2
Urbino	sereno	—	6 5	0 2
Ancona	nebbioso	calmo	7 1	4 0
Livorno	sereno	calmo	14 6	4 0
Perugia	sereno	—	10 3	2 9
Camerino	sereno	—	7 2	2 8
Chieti	sereno	—	10 4	0 2
Aquila	sereno	—	8 1	— 1 7
Roma	sereno	—	13 0	1 2
Agnone	sereno	—	10 2	1 0
Foggia	—	—	—	—
Bari	sereno	calmo	12 5	4 2
Napoli	sereno	calmo	13 2	7 7
Potenza	sereno	—	6 4	0 1
Lecce	sereno	—	12 0	5 5
Cosenza	sereno	—	11 0	2 6
Cagliari	3/4 coperto	mosso	18 0	8 0
Reggio Calabria	sereno	calmo	16 0	10 1
Palermo	sereno	calmo	19 3	7 2
Catania	1/2 coperto	mosso	15 0	8 5
Caltanissetta	sereno	—	12 0	5 0
Siracusa	3/4 coperto	mosso	17 8	13 3

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE

fatte nel R. Osservatorio del Collegio Romano

Il dì 18 dicembre 1892

Il barometro è ridotto al zero. L'altezza della stazione è di metri 49,65.

Barometro a mezzodì 773,2
Umidità relativa a mezzodì 63
Vento a mezzodì . . . . . . Nord debole.
Cielo . . . . sereno.

Termometro centigrado { Massimo 12°,2. / Minimo 1°,2.

Pioggia in 24 ore: — —

Li 18 dicembre 1892.

In Europa pressione elevata intorno alla Svizzera ed all'Italia, piuttosto bassa al Nord della Russia, Svizzera 777, Pietroburgo 750.

In Italia nelle 24 ore: barometro alquanto salito al Sud, stazionario al Nord, nebbie sull'Italia superiore, venti deboli settentrionali, brinate, diverse gelate al Nord.

Stamane: cielo generalmente sereno, levante forte al Sud della Sardegna, greco fresco al Sud della Sicilia, venti deboli settentrionali altrove, barometro da 771 a 772 mill. in Sardegna, da 774 a 775 mm. in Sicilia e nel continente.

Mare agitato nel golfo di Cagliari, mosso a Siracusa, Cozzo Spadaro e Malta.

Probabilità: venti deboli settentrionali al Nord, intorno al levante al Sud, cielo generalmente sereno, brinate e gelate.

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

SENATO DEL REGNO

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato 17 dicembre 1892.

Presidenza del presidente Farini.

La seduta è aperta alle ore 2 e 30.

CENCELLI, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Si accorda un congedo del senatore De Filpo.

Presentazione di progetti di legge.

RACCHIA, ministro della marina, presenta il progetto di legge che fissa il contingente della leva marittima sui nati del 1872.

Ne chiede l'urgenza.

(Approvato).

MARTINI, ministro della pubblica istruzione, presenta un progetto di legge per concessione di opere per la bonifica di Burana.

Votazione a scrutinio segreto

PRESIDENTE ordina la votazione a scrutinio segreto del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1892-93 ».

CORSI L., segretario. procede all'appello nominale.

Le urne rimangono aperte.

Seguito della discussione del progetto di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio 1892-93 (N. 6).

PRESIDENTE rammenta che nella tornata di ieri fu iniziata la discussione generale.

CREMONA risponde alla domanda che ieri gli rivolse il senatore Boccardo rispetto all'esame di maturità.

Crede che non vi sia nulla a temere circa la bontà del giudizio delle Commissioni esaminatrici perchè le persone che le comporrebbero sarebbero pur sempre quelle che ora compongono le Commissioni esaminatrici della licenza liceale.

Ha fiducia nel personale insegnante delle scuole secondarie che da alcuni anni va sempre migliorando.

Non bisogna dubitare che tale personale adempia scrupolosamente al proprio dovere. (*Bene!*)

Si augura che la sua proposta relativa all'esame di maturità possa trovare favore.

PARENZO gli duole che il senatore Lampertico gli abbia attribuito concetti diversi da quelli espressi.

L'oratore è ben lungi dal negare i benefici frutti dell'istruzione secondaria, dal ritenere che lo Stato democratico debba limitarsi alla istruzione primaria.

Egli si limitò a porre il problema dello sviluppo delle idee liberali in relazione coll'educazione politica delle masse affidata all'istruzione popolare.

Questo è interesse delle istituzioni e delle sane idee; questo è ufficio di Stato.

Dato tale problema, date le nostre strettezze finanziarie, è questione di provvedere a ciò che è necessario.

L'istruzione secondaria non è inutile nella cultura del paese, ma deve essere svolta a spese di coloro che essenzialmente ne profittano.

Accolto questo concetto sarà agevolata la soluzione dei gravi problemi tecnici ieri accennati da vari oratori: saranno migliori i frutti, saranno più accurate le scelte dei giovani.

Gli pare sanissimo il principio democratico che lo Stato non deve spendere le sue entrate a profitto di pochi.

MARTINI, ministro della pubblica istruzione, ringrazia gli onorevoli preopinanti per l'amore che attestarono al problema della pubblica istruzione e per gli utili consigli che vollero dargli.

All'on. Parenzo risponde per accertare dei fatti, che la massima parte della borghesia provvede a sue spese all'istruzione secondaria; che all'istruzione elementare lo Stato dedica soli 7 milioni, ma in Italia se ne spendono circa cinquanta.

Consente, del resto, teoricamente nelle idee dell'on. Parenzo.

Ma osserva che i Comuni spesso sono impotenti e non negligenti.

Per quanto si spenda in una scuola, è certo che la scuola è quale la fa il maestro.

Il maestro lo crea lo Stato e lo crea male, ma troppo poco gli prepara nell'avvenire.

Urge esaminare se i nostri ordinamenti didattici corrispondano ai tempi mutati, se la scuola tecnica funzioni bene, e simili.

Questo gli pare un modo più pratico di studiare il problema.

La floridezza economica dipende piuttosto dai frutti dell'istruzione secondaria e superiore.

Si unisce al relatore quando egli elogiò gli insegnanti secondarii. (Benissimo).

La scuola secondaria classica è travagliata da parecchi mali: alcuni non si curano con leggi o con decreti.

Il Thiers diceva che la travagliava la smania degli allievi di arrivare presto, senza tempo bastante e senza lavoro.

Per rinvigorire la scuola classica, bisogna anzitutto sfollarla, scemando il numero degli istituti e aumentando le tasse scolastiche. (Benissimo).

Confessa di aver egli pure peccato sull'argomento degli uditori universitari; invoca però la benevolenza del relatore adducendo gravi ragioni di fatto.

Come negare l'accesso alla Facoltà di legge al giovane cui mancò un punto, per esempio nel greco?

Il senatore Cremona propone la sostituzione del diploma di maturità e l'oratore gli si associa pienamente. (Bravo).

Ma con questo si rimedia a tutto? Crede di no: noi dimenticammo la divisione del lavoro: nelle nostre scuole si deglutisce molto, si digerisce poco. (Bene).

La scuola secondaria deve muovere gli intelletti e scaldare l'animo al desiderio della cultura.

Noi allargammo i programmi, ma non si allargarono le circonvoluzioni cerebrali agli alunni. (Ilarità. Benissimo).

Mentre gli operai robusti chiedono che il lavoro si riduca a otto ore, facciamo lavorare oss i più i ragazzi di 10 anni (Vive approvazioni).

Noi dobbiamo riconoscere che troppo s'insegna e che tuttavia a certi insegnamenti sono dedicate poche ore.

Il senatore Moleschott proponeva le materie facoltative: questo gli pare troppo.

Vi sono insegnamenti, per esempio, il greco, ai quali pochissimi, anzi quasi nessuno attende perchè si vuole che tutti vi attendano. (Benissimo).

CARDUCCI. Anche il latino?

MARTINI, ministro della pubblica istruzione, crede non fondato il dubbio del senatore Carducci.

Una volta il latino si studiava sei anni, ora si studia otto, ma non si giunge quasi più a condurre il giovane a gustare i classici. (Benissimo).

A tali danni non si rimedia con programmi e regolamenti mutati ad ora, ad ora.

Presenterà una legge per provvedere a riforme che si chiedono da 100 anni.

Solo gli ordinamenti scolastici in Italia non si mutarono.

La scuola secondaria vuol essere ispiratrice e custode dei più alti ideali. (Benissimo).

PIERANTONI, ricorda la lotta sostenuta contro il ministro Coppino ed il senatore Cremona, quando nel 1886-87 si discusse in Senato la riforma universitaria.

Loda la circolare Martini che dice contenere sani principi di pedagogia.

Non crede che l'insegnamento elementare assunto a funzione di Stato possa dare buoni frutti, e non ne dette mai nei passati tempi, quando esa impartito ai cessati governi.

Se la scuola non dà buoni frutti non è colpa dei maestri, ma del suo ordinamento, e della mancanza dei mezzi.

L'asilo d'infanzia deve essere la preparazione alla scuola elementare.

Esamina gli effetti della legge sulla obbligatorietà della istruzione, che dice non adatta ai costumi, al clima, alle condizioni sociali nostre.

Deplora la sorte dei fanciulli abbandonati, il difetto di istruzione nei soldati e la condizione delle maestre elementari, dalle quali si domanda troppo.

Esamina le condizioni della scuola secondaria. Deplora che l'istruzione secondaria non possa avere i suoi rappresentanti alla Camera ed al Consiglio superiore.

Si compiace che il Bonghi abbia testè portata la sua attenzione sui seminari.

Il clero sa quello che vuole e sa quello che prepara.

In materia d'istruzione vale la legge economica che la quantità va a detrimento della qualità.

Della questione dell'esame di maturità si occupò fino dal 1883.

Deplora gli antagonismi scientifici fra gli insegnanti delle scuole secondarie.

L'insegnamento della storia moderna e contemporanea è trascuratissimo.

L'insegnamento del latino è insufficiente pei futuri giuristi che dovrebbero poter leggere le fonti del diritto romano.

L'albero enciclopedico deve essere sfrondato: lo scrisse splendidamente Francesco De Sanctis.

La cultura classica si può acquistare senza saper leggere Senofonte o Platone sul testo.

Entra a parlare delle Università delineandone il doppio ufficio professionale e scientifico.

Ne traccia la storia e deplora la superficialità di taluni insegnamenti, talune deplorevoli confusioni.

Troppo si suddivise dimenticandosi la necessità di buone fondamenta.

Si augura che il ministro possa restituire l'impero alla legge nell'Università.

Le Università, come la Chiesa e il teatro, devono essere aperte a tutti.

Elogia l'opera dei nostri insegnanti universitari.

CARDUCCI, avrebbe voluto correggere alcune inesattezze nelle quali incorsero alcuni oratori sul valore e l'efficacia dell'insegnamento delle scuole secondarie, ma se ne astiene dopo le dichiarazioni fatte oggi dal senatore Cremona e dal ministro.

Gli duole il ripetersi così spesso che i nostri patriotti mandino i figli alle scuole nemiche dello Stato.

Le cifre partecipate dal ministro che portano a 40 mila gli iscritti nelle scuole così dette paterne di fronte a 20 mila nelle scuole dello Stato, spiegano le asprezze dei giudizi della Giunta per la licenza liceale.

Si ebbe forse il torto di dare pubblicità a questi aspri giudizi.

Fa voti che gl'intendimenti del ministro siano presto tradotti in pratica.

Gl'insegnanti delle scuole secondarie devono essere rialzati nelle loro sorti, che sono così tristi da costituire una iniquità sociale.

È nostro debito formare le plebi, ma coltivare anche e mantenere nella borghesia quei sensi che la condussero a raggiungere alti ideali. Furono infatti la nobiltà e la borghesia che fecero le rivoluzioni per la patria.

Ora è la cultura classica che alimenta le alte idealità.

Come italiano sente il rammarico che i ministri inglesi leggano Demostene e gli uomini parlamentari citino Sofocle in Parlamento.

Ammette che contro il greco sale dal basso e scende dall'alto un vero plebiscito.

L'Italia è una nazione profondamente classica e ideale. (Benissimo).

SCANO, dimostra l'importanza delle questioni che si riferiscono alla pubblica istruzione.

Ritiene che l'istruzione elementare sia la base dell'insegnamento nazionale.

Lamenta le troppe materie che s'insegnano in tutte le nostre scuole, e ritiene sia necessario ridurle.

Approva le riforme dello insegnamento classico, esposte dall'onorevole Martini, poichè sono i classici latini e greci che nella generazione che ormai scomparisce, ispirarono l'amor di patria.

Ricorda la frase di Massimo D'Azeglio « L'Italia è fatta, facciamo gli Italiani ».

Attende ansioso le riforme che intende di presentare al Parlamento e che ha annunziato l'onorevole Martini.

GARELLI tratta della educazione infantile come preparatoria alla istruzione elementare, e riconosce che molto per essa si è compiuto in Italia. Oltre a 2000 asili d'infanzia sorsero per pubblica filantropia.

Gli asili d'infanzia sono potenti mezzi di educazione popolare, specialmente nei comuni rurali, ed il Governo deve incoraggiare e sovvenire queste istituzioni.

Per gli asili infantili devono prepararsi maestre atte a educare i fanciulli.

Chiede se hanno tutte i titoli di capacità.

Quali provvedimenti si vuole adottare per le tremila maestre che oggi insegnano senza titolo?

Lo stato non deve avere quanto agli asili una ingerenza diretta, ma una benevola cooperazione.

MARTINI, ministro dell'istruzione pubblica, la questione sollevata dal senatore Garelli sulle maestre degli asili infantili non abilitate è gravissima.

Studierà la questione; ma si perita a dare una risposta precisa.

Gli asili sono sorretti dalla carità privata: alle maestre che v'insegnano, oltre il requisito della cultura, molto altro si chiede.

GARELLI. Precisa le sue domande: intende il ministro per l'avvenire d'imporre il titolo di abilitazione alle maestre future?

Pel presente, cioè per le tremila maestre non patentate, non si potrebbe ampliare il provvedimento già iniziato delle conferenze teorico-pratiche?

VITELLESCHI, la scuola moderna, in tema di asili, reputa che in essi non si debba dare ombra d'istruzione che abbia carattere d'istruzione elementare.

Non divide questa esclusività, ma cita tale teoria per mostrare come le proposte del senatore Garelli andrebbero a ritroso.

Sarebbe pericoloso il reclamare la patente per le maestre giardiniere.

Lo scopo dei nostri asili d'infanzia è principalmente quello di togliere i bambini dalla strada: chi si assume questo filantropico incarico non può subire il vincolo della maestra patentata (Benissimo).

Si arresterebbe lo sviluppo degli asili.

Vincoliamo già troppo la vera istruzione.

Lasciamo che gli asili funzionino liberamente, e sarà il meglio. (Benissimo).

GARELLI parla per fatto personale.

I concetti da lui esposti si riferiscono agli asili Aportiani e non a quelli aperti in Roma.

Se non la patente ritiene necessario che le maestre degli asili abbiano un titolo.

PRESIDENTE avverte il senatore Garelli ch'egli sorte dal fatto personale, e che il regolamento non consente di parlare più di due volte sullo stesso argomento.

GARELLI si rimette all'autorità del Presidente e rinunzia alla parola.

PRESIDENTE lo ringrazia e dichiara chiusa la discussione generale.

(Senza discussione si approvano i primi dodici capitoli).

TODARO F., parla sul capitolo 13 (Scuole normali di ginnastica).

Riassume le varie opinioni sul metodo di impartire l'insegnamento ginnastico.

Espone le norme secondo le quali si imparte tale insegnamento in Italia e all'estero.

Accenna a vari scopi dell'istruzione ginnastica all'importanza che ebbe nel tempo e nello spazio.

Crede che la ginnastica delle scuole debba rimanere sotto la direzione del Ministero della pubblica istruzione e ne espone le varie ragioni.

MARTINI, ministro dell'istruzione pubblica, riconosce la grande importanza della ginnastica.

È persuaso che la ginnastica delle scuole deve dipendere dal Ministero della pubblica istruzione.

Non sa se mai arriveremo a far sì che i professori di lettere e scienze possano anche, come è in Germania, esser maestri di ginnastica.

TODARO F., ringrazia e spera che il ministro potrà diffondere l'insegnamento della ginnastica e completare gli insegnamenti della scuola normale di Roma.

MARTINI, ministro dell'istruzione pubblica, assicura l'onorevole Todaro che terrà conto delle sue raccomandazioni.

LUZI deplora la crescente miopia nelle scuole.

(Il capitolo 13 è approvato).

PRESIDENTE rinvia a lunedì il seguito della discussione.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE proclama il risultato della votazione a scrutinio segreto del progetto di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1892-93.

Senatori votanti	133
Voti favorevoli	116
Voti contrari	17

(Il Senato approva).

La seduta è sciolta ore 6,10.

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato 17 dicembre 1892.

Presidenza del presidente ZANARDELLI.

La seduta comincia alle 2.05.

DI SANT'ONOFRIO, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

LAMPIASI, DE LUCA L., TOZZI, DE GAGLIA, VIZIOLI, VALLE G., CANZI, dichiarano che avrebbero risposto *sì* nella votazione nominale di ieri.

PANZINI dichiara che avrebbe risposto *no.*

Interrogazioni.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, risponde ad una interrogazione del deputato Testasecca che desidera « conoscere se e quali disposizioni fossero state date per dotare Caltanisetta di un carcere, confacente alle esigenze di quella Provincia: ed al ministro della pubblica istruzione per sapere, se intenda tollerare ancora lo sconcio di vedere il carcere succursale nello stesso edifizio ove esistono liceo, ginnasio, varie classi elementari ed il convitto provinciale maschile ».

Anche a nome del ministro dell'istruzione pubblica dice che un progetto di nuovo carcere era stato fatto; ma siccome non corrispondeva alle disposizioni del nuovo Codice penale fu messo da parte. Un provvedimento dovrà prendersi, ma non vi sono fondi a ciò. Cercherà intanto che i carcerati in aspettativa di giudizio siano riuniti nel carcere centrale.

TESTASECCA, ringrazia e confida che il Ministero provvederà in modo che lo sconcio sollecitamente sia tolto.

GENALA, ministro, dei lavori pubblici, risponde ad una interrogazione del deputato De Felice Giuffrida « sul modo con cui sono trattati i macchinisti e fuochisti delle ferrovie Siciliane ».

Ritiene che le condizioni dei macchinisti della Rete Sicula siano uguali a quelle che erano prima delle Convenzioni del 1885. Reclami non ne sono a lui pervenuti; quindi non sa che rispondere.

Raccomanda che gli si facciano interrogazioni concrete.

DE FELICE-GIUFFRIDA non crede che le condizioni dei macchinisti della Rete Sicula siano le stesse di quelle che erano prima del 1885.

Accenna ai guai che essi soffrano e fisicamente e moralmente, e raccomanda che quei macchinisti e fuochisti siano convenientemente tutelati dal Governo.

GENALA, ministro dei lavori pubblici, prenderà in esame questi reclami.

DE FELICE-GIUFFRIDA ringrazia.

Giuramento di deputati.

PARPAGLIA, giura.

Seguito della discussione del disegno di legge sulle opere idrauliche.

MARCORA parla sull'articolo unico della legge.

Riconosce giustificato il provvedimento preso, e raccomanda che qualche cosa di utile veramente si faccia per il bonificamento della Valle dell'Adda e del Niera in provincia di Sondrio.

Dice che occorre a tal uopo meglio determinare le opere alle quali possa essere applicata la somma complessiva di lire 5,762,800 indicata nella legge 23 luglio 1881 genericamente per la palude di Val d'Adda e per altre opere nelle provincie di Grosseto, Brescia, Modena, ecc.

Osserva che dopo quella legge altre paludi sorsero, come quella di Ardenno il cui territorio è ormai soggetto alla malaria; ed ha perduto ogni feracità mentre gli abitanti sopportano oneri assolutamente superiori alla loro forza contributiva.

A suo giudizio occorre che mediante studi affidati ad ingegneri versati anche in materie agricole, siano accertate le opere che veramente meritano aiuto urgente ed efficace.

Ciò che sarà possibile avere col concorso delle stesse popolazioni compiendo ad economia i lavori.

ANTONELLI insiste nella necessità di provvedere convenientemente alle opere del Tevere urbano, sulle quali non si fanno che continue riduzioni di spese; per modo che la somma che per la legge del 1890 avrebbero dovute essere stanziata in quest'esercizio per cinque milioni, è stata ridotta a meno di quattro.

RIZZO ricorda i suoi precedenti esortamenti pei lavori dei fiumi Monticano e Livenza.

Ricorda i ricorsi dei comuni interessati e della Deputazione provinciale di Treviso.

Dimostra che se i lavori non si compiranno, le condizioni peggioreranno e il malcontento crescerà legittimamente. Rivolge calde raccomandazioni al ministro.

GROSSI insiste nella necessità di provvedere alla sistemazione del Liri e alla bonificazione del pantano di Sessa dei territori circostanti, per le quali opere le popolazioni invece di ottenere aiuti dal Governo non hanno avuto che opposizioni.

Si riserva di tornare sulla questione della bonificazione delle Valli del Volturno.

SOLIMBERGO richiama l'attenzione del Governo sulla zona paludosa della Bassa friulana, infestata dalla malaria e dalla pellagra; e si augura che la legge sulle bonifiche abbia applicazione integrale.

GENALA, ministro dei lavori pubblici, assicura che il presente disegno di legge, non contraddice punto al programma ministeriale, di dare incremento a lavori di pubblica utilità.

Il Governo ha già cominciato ad attuare il suo programma con la concessione relativa all'Aniene e con la convenzione per la bonifica di Burana, e intende di proseguire su quella via.

La legge presente del resto non ritarda affatto i lavori; essa non ha fatto che proporzionare gli stanziamenti ai lavori che possono essere compiuti, equiparando il bilancio di previsione al bilancio di cassa.

Così la riduzione lamentata dall'onorevole Antonelli non pregiudicherà menomamente i lavori del Tevere.

Rispondendo alle osservazioni degli onorevoli Romanin-Jacur e Rizzo, dichiara che il Governo intende condurre a termine la sistemazione dei fiumi del Veneto e vi provvederà in ragione dell'urgenza dei singoli lavori; come ha dimostrato di voler fare aumentando lo stanziamento relativo di 900 mila lire in questo bilancio e di cinque milioni in quello del 1893-94.

Quanto alle bonifiche di quella regione, si augura che gli interessati si dispongono ad anticipare parte della spesa.

Per le altre bonifiche ha voluto rendersi conto del loro andamento tecnico ed amministrativo ed ha risoluto di adottare provvedimenti che assicurino la efficacia dei lavori; prega quindi gli onorevoli Visocchi, Grossi e Vischi di attendere cotesti provvedimenti diretti a conseguire quei risultati che si sono ottenuti per la bonifica di Burana

Presenterà pertanto una legge per conformare i Consorzi alle condizioni dei singoli paesi. (Bene!)

Ricorda all'onorevole Badaloni l'interessamento suo per le bonifiche Padana e Polesana, ch'egli avrebbe desiderato procedessero di conserva; avvertendo che la prima può avere ora qualche concorso dal Governo.

Accetta le raccomandazioni dell'onorevole Romanin-Jacour per modificazioni alla legge del 1886 e per agevolare i crediti ai consorzi, ed assicura d'aver già avviati gli studii in proposito.

Ritiene poi indispensabile modificare l'ordinamento del Genio civile di maniera che i varii lavori sieno tra di loro coordinati ed eseguiti sotto la responsabilità di un'ispettore che risieda sui luoghi (Bene!); e presenterà nel prossimo gennaio il disegno di legge relativo.

Intende del pari presentarne uno, come ne espresse desiderio lo stesso onorevole Romanin-Jacour, per modificazioni alla legge sulle espropriazioni per utilità pubblica; onde sottrarre lo Stato da vere e proprie spogliazioni.

Il regime dei fiumi non potrà, a suo avviso, essere regolato se non si imbrigliano nel primo loro percorso e non si corregge il sistema forestale. A tal uopo ha presentato già un disegno di legge sul quale il Senato ha nominato il relatore. Così si rimedierà alle condizioni fatte al Mera, delle quali ha parlato l'onorevole Marcora.

Assicura infine il concorso del Governo alla bonifica della bassa friulana, raccomandata dall'onorevole Solimbergo. (Vivo approvazioni).

VALLE A. presenta la relazione sul disegno di legge diretto ad estendere ad altri volontari benefici concessi dalla legge 28 giugno 1885.

MICELI presenta la relazione sui disegni di legge: Proroga degli accordi provvisori con la Bulgaria e la Spagna e autorizzazione a stipulare una Convenzione con la Rumania.

BRUNICARDI, relatore, riteneva che l'onorevole Romanin-Jacour si sarebbe dimostrato riconoscente verso il Governo presente che ha fatto ai lavori pubblici condizioni più vantaggiose di quelle fatte dal precedente Ministero.

Dopo aver raccomandato al ministro di procedere alla sistemazione dei porti con criteri rispondenti alle mutate condizioni della navigazione, prende atto degli intendimenti del ministro consacrati dagli atti già compiuti; con i quali si riparerà alla trascuranza dimostrata fino ad ora dal Governo nazionale per le bonifiche. (Bene!)

SOCCI dichiara inesatto il riferimento del suo discorso fatto all'onorevole ministro, e lo prega di fare finalmente qualche cosa per le bonifiche toscane cotanto trascurate.

ROMANIN JACUR ringrazia il ministro e prende atto delle sue dichiarazioni.

ANTONELLI prende atto delle dichiarazioni del ministro.

GENALA, ministro dei lavori pubblici, promette all'onorevole Socci di studiare accuratamente il problema della malaria in Maremma.

RUGGIERI è favorevole alle bonifiche, ma non crede che per questo si debbano trascurare le costruzioni ferroviarie.

BRUNICARDI, relatore, ammette la convenienza di costruire le ferrovie, purchè si facciano anche le bonifiche.

AGGIO, raccomanda la bonifica del circondario idraulico di Este.

GENALA, ministro dei lavori pubblici, promette di interessarsene.

(È approvato l'articolo unico del disegno di legge).

Discussione del R. decreto relativo ai tabacchi.

ZUCCONI, segretario, dà lettura del disegno di legge.

(È approvato).

Discussione del bilancio delle finanze.

BORGATTA al capitolo 3 raccomanda al ministro di sopprimere l'indennità agli impiegati residenti in Roma.

UNGARO combatte la proposta dell'onorevole Borgatta, affermando che le condizioni di Roma sono assai onerose dal punto di vista economico, e che il sopprimere le indennità recherebbe grave danno agli impiegati senza vantaggio sensibile dell'erario.

CASANA si unisce alla proposta dell'onorevole Borgatta.

GRIMALDI, ministro delle finanze, nota all'onorevole Borgatta che l'indennità di residenza fu data per legge e non può essere tolta col bilancio; e che l'economie bisogna cercarle nella riduzione del personale, non nel sopprimere indennità la cui ragion d'essere non è punto cessata.

BORGATTA e CASANA insistono affinchè il ministro studi almeno il modo di togliere l'indennità agli impiegati di nomina.

GIOVAGNOLI si oppone alla proposta degli onorevoli Borgatta e Casana, poichè le condizioni della vita in Roma non sono punto dissimili da quelle che erano quando l'indennità fu concessa.

GRIMALDI, ministro delle finanze, ripete che le ragioni per le quali fu data l'indennità di residenza in Roma, perdurano anche oggi: e che le economie vere si trovano nelle proposte fatte dal Governo per una riduzione degli organici.

COLOMBO dubita che la riduzione proposta nell'organico del personale addetto alla coltivazione dei tabacchi, possa nuocere alla coltivazione medesima; e perciò vorrebbe che la questione restasse impregiudicata fino al nuovo bilancio 1893-94.

CARCANO, relatore, risponde all'onorevole Colombo che la Giunta del bilancio ha lungamente esaminato la questione, e si è persuaso che il nuovo organico può essere applicato senza pregiudicare la coltivazione dei tabacchi indigeni.

GRIMALDI, ministro delle finanze, dichiara pure che, convenendo con l'onorevole Colombo intorno alla necessità di facilitare ed estendere la coltivazione dei tabacchi indigeni, crede che a ciò non osti punto l'approvazione del nuovo organico.

COLOMBO prende atto delle dichiarazioni del ministro.

BONACCI, ministro guardasigilli, presenta un disegno di legge per la precedenza obbligatoria del matrimonio civile su quello religioso. (Approvazioni).

(Si approvano i capitoli 3, 4 e 5).

RUGGIERI e GRIMALDI, ministro delle finanze fanno brevi osservazioni al capitolo 6.

MARCORA al capitolo 11 nota l'eccedenza del personale inferiore addetto al servizio catastale, e raccomanda al ministro di mettere in armonia i ruoli di questo personale coi decreti che lo hanno stabilito.

GRIMALDI, ministro delle finanze terrà gran conto di questa raccomandazione.

(Si approvano i capitoli del bilancio fino al 115).

DI SAN DONATO parla sul capitolo 116 richiamando l'attenzione del ministro sopra la cattiva qualità dei sigari, che si mettono in vendita e segnatamente sui così detti sigari napoletani.

GRIMALDI, ministro delle finanze, promette tener conto delle osservazioni dell'on. Di San Donato e migliorare la fabbricazione dei sigari napoletani.

(Sono approvati i capitoli fino al 130).

MEL domanda schiarimenti sul capitolo 131 credendo dannosa la soppressione, che recentemente si è fatta del magazzino di sale e tabacchi di Treviso.

GRIMALDI, ministro delle finanze, risponde che la soppressione del detto magazzino fu fatta per ragioni di economia, se sarà dimostrato necessario, si ristabilirà il magazzino soppresso.

RIZZO osserva che il decreto di soppressione del detto magazzino non ha data, quindi non si può dire che la soppressione d'esso sia un fatto compiuto.

GRIMALDI, ministro delle finanze, dichiara che la data non fu fissata perchè la soppressione vuolsi fare in modo che porti il minor danno possibile all'erario ed ai cittadini.

(Sono approvati i capitoli fino al 196 ed il totale della spesa del Ministero delle finanze in lire 171,398,699.95 non che l'articolo unico del disegno di legge).

Dichiarazione del ministro delle finanze.

GRIMALDI, ministro delle finanze, dice che ai termini della legge di contabilità farà la sua esposizione finanziaria prima della discussione del bilancio d'assestamento.

(E' così stabilito).

Interrogazioni ed interpellanze.

PRESIDENTE dà comunicazione delle seguenti domande d'interrogazione:

« Il sottoscritto desidera interrogare il ministro di agricoltura e commercio per sapere se intenda immettere nelle acque del Lago Maggiore un lotto di Cee (anguille) come venne richiesto da un gruppo di interessati mediante istanza al Ministero.

« Adamoli ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare l'onorevole ministro di agricoltura e commercio su la necessità di presentare un disegno di legge che autorizzi l'uso delle fedi di deposito e delle note di pegno (*warrants*) anche nei depositi franchi.

« Randaccio. »

Saranno poste all'ordine del giorno.

Comunica poi la seguente domanda d'interpellanza:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare gli onorevoli ministri dell'interno e delle finanze sulle disposizioni da prendersi riguardo ai comuni che più non fanno fronte ai propri debiti e su un riordinamento delle finanze locali.

« Galimberti. »

GIOLITTI, presidente del Consiglio, accetta quest'interpellanza purchè vada al suo turno.

Comunicazioni di proposte e disegni di legge.

PRESIDENTE comunica alla Camera che si è presentata una proposta di legge del deputato Poli che sarà trasmessa agli Uffici.

GENALA, ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro presenta un disegno di legge per « Approvazione di una convenzione concernente la concessione del servizio di navigazione nel Lago di Garda ».

PRESIDENTE dà atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge.

La seduta termina alle 5,25.

TELEGRAMMI

(AGENZIA STEFANI)

VIENNA, 17. — Cottu, amministratore della Compagnia del Canale di Panama, è ripartito questa sera, affermando essere diretto a Parigi.

SOFIA, 18. — I due punti più importanti della riforma della Costituzione sono il titolo di Altezza Imperiale al Principe e la religione degli eredi immediati del Principe.

BOMBAY, 17. — Il piroscafo *Bormida*, della Navigazione generale italiana, è partito ieri per Singapore e Hong-Kong.

Listino Ufficiale della Borsa di Commercio di Roma del dì 17 dicembre 1892

VALORI AMMESSI a CONTRATTAZIONE IN BORSA	Godimento	Valore nom.	Valore ver.	PREZZI IN CONTANTI	Cor. M.	IN LIQUIDAZIONE Fine corrente	IN LIQUIDAZIONE Fine prossimo	Prezzi Nom.	OSSERVAZIONI
RENDITA 5 0/0 1.a grida	1 luglio 92	—	—		— —	97,10 15 17 1/2		— —	
» 2.a grida		—	—	97,—	97 —			— —	
detta (piccolo taglio)	»	—	—		— —			— —	
detta 3 0/0 1.a grida	1 ottob. 92	—	—		— —			— —	
» 2.a grida	»	—	—		— —			59 —	
Cert. sul Tesoro Emiss. 1860-64	»	—	—		— —			102 —	
Obbl. Beni Ecclesiastici 5 0/0	»	—	—		— —			98 30	
Prestito R. Blount 5 0/0	»	—	—		— —			100 80	
» Rothschild	1 dicem. 92	—	—		— —			102 10	Ex coup. L. 2,17
Obbl. Municip. e Cred. Fondiarie.									
Obbl. Municipio di Roma 5 0/0	1 luglio 92	500	500		— —			— —	
» 4 0/0 1.a Emissione	1 ottob. 92	500	500		— —			435 —	
» 4 0/0 2.a a 8.a Emissione	»	500	500		— —			430 —	
» Comune di Trapani 5 0/0	1 giugno 92	500	500		— —			497 —	
» Cred. Fond. Banco S. Spirito	1 ottob. 92	500	500		— —			461 —	
» » » Banca Nazionale 4 0/0	»	500	500		— —			493 —	
» » » » » 4 1/2 0/0	»	500	500		— —			— —	
» » » Banco di Sicilia	»	500	500	495,50	495 50			— —	
» » » » Napoli	»	500	500		— —			— —	
Azioni Strade Ferrate.									
Az. Ferr. Meridionali	1 luglio 92	500	500		— —			661 —	
» » Mediterranee stampigliate	»	500	500		— —			543 —	
» » Sarde (Preferenza)	1 luglio 91	250	250		— —			— —	
» » Palermo, Mar. Trap. 1.a e 2a. E	1 aprile 92	500	500		— —			— —	
» » della Sicilia	1 luglio 91	500	500		— —			— —	
Azioni Banche e Società diverse.									
Az. Banca Nazionale	1 genn. 92	1000	750		— —			1290 —	
» » Romana	1 luglio 92	1000	1000		— —	998 990		— —	
» » Generale	»	300	200		— —	346 45 3/4 45 1/2 45	44 1/2 44 43 1/2 43)	— —	
» » di Roma	1 genn. 90	500	300		— —			390 —	
» » Tiberina	1 » 89	200	200		— —			30 —	
» » Industr e Comm. (antiche)	1 ottob. 91	500	500		— —			498 —	
» » » » nuove liberate	»	500	500		— —			490 —	
» Soc. di Credito Mobil. italiano (an.	1 luglio 92	500	400		— —	511 512		— —	
» » » » (nuove)		500	100		— —			— —	
» » di Credito Meridionale	1 genn. 88	500	500		— —			— —	
» » Romana per l'Illum. a Gaz	15 ottob. 92	500	500		— —			890 —	
» » Acqua Marcia	1 luglio 92	500	500		— —			1192 —	
» » Italiana per condotte d'acqua.	1 genn. 90	500	500		— —	400 400 1/2 399		[illegible] —	
» » Immobiliare	1 luglio 92	500	500		— —	143 144 145.		— —	
» » dei Molini e Magaz. Generali	1 » 90	250	250		— —	150		— —	
» » Telefoni ed App. Elettriche	1 genn. 89	100	100		— —			— —	
» » Generale per l'Illuminazione	1 » 90	500	500		— —			250 —	
» » Anonima Tramway Omnibus	»	125	125		— —			178 —	
» » Fondiaria Italiana	1 genn. 89	150	150		— —			— —	
» » della Min. e Fond. Antimonio	1 ottob. 90	250	250		— —			— —	
» » dei Materiali laterizi	»	250	250		— —			— —	
» » Navigazione Generale Italiana	1 genn. 92	500	500		— —			321 —	
» » Metallurgica Italiana	1 » 90	500	500		— —			190 —	
» » della Piccola Borsa di Roma	1 » 92	250	250		— —			206 —	
» » Caoutchouc	1 » 90	200	200		— —			85 —	Ex coup. L. 4,-
» » An. Piemontese di elettricità	1 » 91	250	250		— —			250 —	
» » Risanamento di Napoli	1 luglio 92	250	250		— —			141 —	
» » di Credito e d'Ind. Edilizia	»	250	250		— —			250 —	
Azioni Soc. Assicurazioni.									
Az. Fondiarie Incendi	1 genn. 90	100	100		— —			80 —	
» Fondiarie Vita	1 » 91	250	125		— —			230 —	
Obbligazioni diverse.									
Obbl. Ferroviarie 3 0/0 Emiss. 1887-88-89.	1 luglio 92	500	500		— —			294 —	
» » Tunisi Goletta 4 0/0 (oro)	1 » 91	1000	1000		— —			— —	
» Strade ferrate del Tirreno	1 » 92	500	500		— —			464 —	
» Soc. Immobiliare	1 ottob. 91	500	500		— —			420 —	
» » 4 0/0	»	250	250		— —			170 —	
» » Acqua marcia	»	500	500		— —			509 —	
» » SS. FF. Meridionali	»	500	500		— —			— —	
» » FF Pontebba Alta Italia	1 luglio 91	500	500		— —			— —	
» » FF. Sarde nuova Emis. 3 0/0	1 aprile 92	500	500		— —			— —	
» » FF. Paler. Ma. Tra. I S. (oro)	»	300	300		— —			— —	
» » FF. Second. della Sardegna	1 luglio 92	500	500		— —			— —	
» » FF. Napoli-Ott. (5 0/0 oro)	»	250	250		— —			— —	
Buoni Meridionali 5 0/0	»	500	500		— —			— —	
Titoli a Quotazione Speciale.									
Obbl. prestito Croce Rossa Italiana	1 aprile 92	25	25		— —			— —	

OSSERVAZIONI: Media dei corsi del consolidato italiano a contanti nelle varie borse del Regno. 16 dicembre 1892.
Consolidato 5 0/0 . . . L. 97 215
Consolidato 5 0/0 senza la cedola del semestre in corso . . . » 95 045
Consolidato 3 0/0, nominale . . . » 58 (0?)
Consolidato 3 0/0 senza cedola, nominale . . . » 57 450
P. TANLONGO, Presidente.

Sconto	CAMBI		Prezzi fatti	Nomin.
3 1/2	Francia	90 giorni		103 —
	Parigi	Cheques		103 67 1/2
3	Londra	90 giorni		25 86
	»	60 giorni		
	»	Cheques		26 05
	Vienna-Trieste	90 giorni		
	Germania	Cheques		

Risposta dei premi } 29 dicembre
Prezzi di compensazione }
Compensazione . . . 30 »
Liquidazione . . . 31 »

Sconto di Banca 5 0/0. Interessi sulle anticipazioni.

Il Sindaco: MARIO BONELLI

Visto: Il Deputato di Borsa: TOMMASO REY.

PREZZI DI COMPENSAZIONE DELLA FINE NOVEMBRE 1892.

Rendita 5 0/0	97 10	Az. Banca Tiberina	34 —	Az. Soc. Navig. Gen. Italiana	325 —
» 3 0/0	59 —	» » In. e Com. (an)	510 —	» » Metallurgica Italiana	200 —
Obbl. Beni Eccl 5 0/0	— —	» » » Certif.	— —	» » della Piccola Borsa	2 6
Prest. Rotschild 5 0/0	103 —	» » » n liber.	500 —	» » Caoutchouc	40 —
Ob. città di Roma 4 0/0	430 —	» Soc. Cred. Mobil.	528 —	» » An. Piem. di Elettr.	250 —
» Credito Fondiario Santo Spirito	457 —	» » » Merid.	— —	» » Risanamen.	162 —
» Credito Fondiario Banca Nazionale	492 —	» » Gas	925 —	» » Cr. Ind. Ed.	250 —
» Credito Fondiario Ban. Naz 4 1/2 0/0	494 —	» » Acqua Marcia	1210 —	» » Fondiar. incendi	80 —
Az. Fer. Meridionali	664 —	» » Condot. d'ac.	415 —	» » Fond. Vita	280 —
» » Mediterranee	540 —	» » Gen. Illumin.	285 —	Obbl. Soc. Imm. 5 0/0	420 —
» » » certif.	— —	» » Tramway Om.	183 —	» » » 4 0/0	170 —
» Banca Nazionale	1350 —	» » » cert. prov.	— —	» » Ferroviarie	294 —
» » Romana	1020 —	» » Molini e Magaz. Gen	165 —	» Ferr. Napoli-Ottaiaro	214 —
» » Generale	356 —	» » Immobiliare	160 —		
» Banco di Roma	390 —	» » Fond. Italiana	—		
		» » Min. Antim.	240 —		
		» » Mat. Later.	205 —		

TUMINO RAFFAELE, *Gerente* — Tipografia della *Gazzetta Ufficiale*.